T. C.
Genelkurmay Başkanlığı
IX. Şube

Mahrem ve Hizmete Özel

ADMİRALTY MUHAREBE ÖZETLERİ

23

Deniz harekâtı İngiliz kanalı ve güney kuzey-denizinde
1939 Eylûl — 1940 Nisan





1948

İçindekiler

Bölüm X

Uçaklarla işbirliği.

Madde

Bölüm XI

Ticaret gemileri v. s. nin savunma teçhizatile donatılması.

Deniz hareketleri
İngiliz kanalı ve Şimaldenizinin Güney kısmında
Eylûl 1939 — Nisan 1940

Giriş

Bu kitap, İngiliz kanalı ve Güney Şimaldenizinde 3 - Eylûl - 1939 dan, 30 - Nisan - 1940 a kadar geçen olaylara temas eder.

Bu sahadaki anavatan komutanlıkları: Nore, Portsmouth ve batı yaklaşma yolları komutanlıklarını ihtiva eder. [1] Nore komutanlığı, 13 - kasıma kadar Haisborough'dan daha kuzeye imtidat etmiyordu.

Harbin patlamasında, Dover, Nore komutanlığına dahildi; fakat 28 - kasımda Dover boğazlardaki harekâtı kontrol eden ayrı bir komutanlık oldu. (Dover bölgesindeki) Ramsgate'de yapılan Contraband kontrol ve deniz kontrol hizmeti, bir zaman için Nore başkomutanlığı emrinde bulundu ise de, bu iki kontrol sistemi hiç te kanaatbahş görülmediğinden, 25 - kasımda her iki hizmet, Dover Üs. K. tümamiralin emrine verildi.

Başkomutanlıklar aşağıdaki gibi idi:-

Nore: Amiral H. J. S. Browning.

Portsmouth: Amiral Sir W. M. James.

Batı yaklaşma yolları: Amiral Sir Dunbar Nasmith.

Dover sancak subayı olarak Tümamiral B. H. Ramsey bulunuyordu.

1 - Aralıkta Amiral Sir Plunkett - Ernle - Erle - Drax, Amiral Browning'i Nore başkomutanlığından değiştirdi.

Başkomutanlıkların kurmayında çalışan başlıca subayların adları Ek - E dedir..

Harp Ceridelerinin derlenmesine 30 - Ocak - 1940 a kadar başlanmadı. Bazı komutanlıklar harbin ilk birkaç ayı için harp ceridesi tuttularsa da diğerleri ancak 1 - şubatta başladı. Bahis konusu olan döneme ait bilgilerin birçoğu Nore komutanlığından alınmıştır. Dover, harbin ilk sıralarında başlıca mayn dökme ile meşguldü; Portsmouth komutanlığında baş-

[1] Mütenazır komutanlıkların hudutları için I. sayılı krokiye bakınız.

lıca faaliyet İngiliz seferî kuvvetlerinin Fransaya nakli idi. Batı yaklaşma yolları komutanlığının Plymouth kısmının hemen hiçbir raporu yoktur.

Muhtelif komutanlıkların elinde bulunan kuvvetlerin miktari, muhrip, balıkçı gemisi ve mayn tarayıcı olarak takribidir ve devamlı surette bir komutanlıktan diğerine geçici olarak sevkedilmiştir. [1]

Düşman hareketlerinden mütevellit ticaret gemisi hasarları 2 No. lu levhada ve çizelge halinde olarak ta A - ekinde gösterilmiştir. Nore ve Dover K. lıkları sahasından geçen konvoy seyirleri ve gemi kayıpları B - ekinde gösterilmiştir.

---

[1] Özel bir gündeki kuvvetler için «Pembe liste» ye bakınız. (Mevki ve hareketler).

Bölüm I

Eldeki kuvvetler

1 — Bu harbin başında İngiliz kanalındaki deniz kuvvetleri, 1914 tekine nazaran sayıca çok az ve tipçe daha ufaktı. Eylûl 1939 da kanalda hiçbir muharebe gemisi veya kruvazör yok olup, muhrip te pek nadirdi. Denizaltı avlama ve mayn tarayıcı balıkçı gemisi, hücumbotları v. s. gibi ufak araçların sayısı, yeterlikten pek uzaktı. Her cinsten ilâvî yardımcı teknelerin donatılıp mümkün olduğu kadar çabuk hizmete konulmasına rağmen, harbin ilk iki ayı içinde herhangi bir müessir karakol idamesi nadiren mümkün olmuştur.

2 — Kasım ayında muhripler mürettep 1. muhrip filotillâsını (Sonradan 22. muhrip filotillâsı) teşkil etmek üzere Harwich'e gelmeğe başladılar Bunlar arasında iki Polonya muhribi vardı ki; sonradan 3 oldular. [1] Ayın sonlarında Harwich'te 3. denizaltı filotillâsı ve birkaç denizaltı avlayıcı balıkçı gemisi toplandı. Sheerness'de 3 uçaksavar kruvazörü ve 17 mayn - tarama balıkçı gemisi vardı ki; bunların sayısı tedricen arttı.

Nore komutanlığı eylûl ayında 3 padıllı uçaksavar teknesi ve 162 «Gözcü» balıkçı gemisi ve algarina ile takviye edildi ve her nekadar avlama ve mayn tarama gemileri bir miktar azaldı ise de, sene sonunda, kasım ayındaki 24 araç yerine 221 tekne toplandı.

3 — 1940 Ocak ayında, Kuzeydenizinin kuzey kesiminde düşman denizaltı faaliyetinin artmasile beraber, Admiraltı, İskoçya sularında mümkün olduğu kadar fazla sayıda muhrip ve uçaksavar balıkçı gemisi toplamak yolunu tuttu. Bu, Nore Komutanlığından 100 teknenin naklini intaç etti. Ay sonunda burada 4 faal muhrip kaldı ve birçok «Gözcü» balıkçı gemileri normal balıkçılık görevlerine iade olundu.

4 — Şubat ayında Nore komutanlığındaki kuvvetlerde daha büyük bir azalma kaydolundu ve bu ay sonunda burada faal bulunan muhripler, yalnız iki Polonya muhribi olarak kaldı. Uçaksavar kruvazörleri bire indi. Bununla beraber, geniş düşman mayn tarlalarının keşfi üzerine komutanlık ayın 15 inde Tyne'den alınan 4. mayn tarama filotillâsı ile takviye olundu. Ay sonlarında daha başka kuvvetler - İnvergordon'dan alınan 5. mayn tarama Flt. - de buraya vâsıl oldu.

5 — Nore komutanlığı kuvvetleri mart ayında daha çok azaldı. 14 - Martta 1. muhrip filotillâsı (Norveçin desteklemesine ait harekât için) R. 3 plânı ile bağlı olarak, anavatan filosu Bş. K. nın emrine verildi ve

[1] Burza, Grom ve Blyskavica.

19 - martta (Hamber kuvvetlerinden) 7. Muh. Flt. keza, bu başkomutana verildi. Ayın 18 inde 5. mayn arama tarama Flt. boğazlarda dökülü düşman mayn tarlalarını temizlemeğe yardım etmek üzere geçici olarak Dover K. lığına yollandı. Bunların yerine denizaltılar geldi.

6 — Mart sonlarına doğru, Nore komutanlığı 16. Fransız denizaltı grupu [1] ndan bazı gemilerle takviye edildiği gibi, grupun kalan gemileri de bir ay sonra iltihak ettiler. Bu denizaltılar Kuzeydenizindeki İngiliz kuvvetleri ile işbirliği yaptılar ve denizaltı filosu K. tümamiralin emrinde 10. denizaltı filosunu teşkil ettiler.

7 — 2 - Nisanda anavatan ve dış sularda 6 seri mayn tarama filotillâsının yeniden teşkilâtlandırılması işi yapıldı. Bu filotillâ 4. mayn tarama filotillâsı adile Nore komutanlığına bağlandı ki; 8 gemiden ibaret bulunuyordu. [2]

8 — 9 - Nisanda Norveçin istilâsı üzerine Nore komutanlığının işine yarar tekmil tekneler, Norveç harekâtına çağırıldı. Nore komutanlığına iltihak edecek 2. krüvazör filosu [3] anavatan filosu başkomutanı emrinde, 1. muhrip filotillâsı da Norveç sularında kaldı. Southend - Grimsby konvoylarına refakat yapan tekmil denizaltı araçlarının kuzeye kaymaları emredildi. 4. mayn tarama filotillâsı Norveçteki âcil haller için hazır tutuldu ise de sonradan bu emir, 15 - nisanda filotillânın normal görevlere verilmesi ile iptal edildi. Diğer gemiler de benzeri şekilde komutanlıktan ayrılmak suretile Nore komutanlığı 4 üncü mayn tarama filotillâsından başka yalnız, 7 korvet ve 7 hücumbotuna kaldı ki; (Bu 7 korvetin 5 ten fazlası âni şekilde çıkacak bir hizmete yarar durumda bulunmuyordu.)

9 — Dover komutanlığında bulunan kuvvetlerin miktarı (Bilhassa ilk aylarda) isteklere hiçbir suretle yeter derecede değildi. 19. muhrip filotillâsı (Kâğıt üzerinde 7 gemi) harbin başındanberi [4] Dover'de üslenmişti. Her nekadar diğer filotillâlar için de şekil böyle olmakla beraber, ele alınan herhangi bir zamanda tam bir filotillânın elde bulunması nadiren görülmüştür. Eylûl ve ekim ayları içinde Dover'deki mayn arama tarama araçları aslen 9 gemiden fazla olmamıştır. Sene sonunda takriben 15 denizaltı avlama aracı ve buna yakın sayıda mayn arama tarama aracı ile 19 gözcü aracı bulunuyordu ki; bunların birçoğu ocak ayında

[1] 22 - Martta, Amazone, Antiope ve La Sibylle, yanlarında Jules Verne depo gemisi bulunduğu ve Fransız muhribi Foudroyant ve karakol gemisi Amiral Mouchez tarafından himaye edildikleri halde, Downs'a vâsıl oldular ve Harwich'e gittiler. Bunların peşinden nisanda 9 gemi daha geldi ki; bunlar da: Circe, Doris, Orphee, Achille, Casabianca, Pasteur, Sfax, Calypso ve Thetis idi.

[2] Dundalk, Dunoon, Elgin, Fitzroy, Niger, Salamander, Selkirk ve Sutton İngiliz gemileri.

[3] Arethusa, Aurora, Galatea (Sancak Gm.) ve Penelope.

[4] Doğrusu şudur ki; 28 - ekime kadar Dover muhripleri Nore komutanlığına aitti.

üssü terketmişlerdir. Şubatta hafif miktarda artma kaydetmiş olan denizaltı avlama araçları sayısı yeniden 9 a düştü ve buna da diğer teknelerin daha kuzeydeki bölgelere sevkedilmesi sebebiyet verdi.

Dover'deki muhrip kuvvetleri mart ve nisan aylarında oldukça büyük değişim gösterdi. Mart ve nisanın ilk 11 günü içinde 19. muhrip filotillâsından işe yarar ancak 4 muhrip bulunuyordu. Norveç harekâtının başlaması ve Belçika ve Hollandadaki gelişimler üzerine batı yaklaşma yolları K. lığının elinde bulunan tekmil muhripler Dover'de toplandı. 14 - Nisanda Plymouth'dan gelen 6 muhrip, Dover'deki tutarı muhrip sayısını 11 e çıkardı. Fakat bu uzun sürmedi. 3 gün sonra 6 muhribin hepsi de Scapa'ya gönderildiler, o ay zarfında geriye yalnız 5 muhrip kaldı (Bu muhripler sonradan 7 ye çıkmıştır ki; bunların 4 ü Plymouth'a aitti.)

Mart ayında 9 filo mayn tarayıcısı hizmete hazırdı. Nisanda, seri mayn tarama filotillâlarının büyük tensikatında, yukarıdaki 9 un 5 i, 6. mayn arama tarama filotillâsını teşkil etti. Kalan dördü başka yerlere tahsis edildiler. [1]

10. uncu mayn arama tarama filotillâsı, elde bulunan ortalama rakam 7 olmak üzere Dover komutanlığına şubatta katılmıştı. Mart ayındaki mayn arama tarama balıkçı gemisi sayısı 8; ve denizaltı avlama balıkçı gemileri sayısı 16 idi ki; bu hesaba, nisan sonlarına doğru vâsıl olan 3 Fransız teknesi de dahildir. [2]

10 — Portsmouth komutanlığına bağlı gemiler, 16. muhrip filotillâsı ile Harwich'te üslenmiyen 1. hücumbotu Flt. sından ibaretti. Burada mayn Tr. Gm. leri sayısı hiçbir vakit iki misline çıkmadı. Durum, denizaltı avlama araçları için de ayni kaldı. «İç karakol» denilen karakol, ufak tenezzüh motorları ile idame edildi.

Bereket versin ki; harbin ilk 8 ayı içerisinde, Portsmouth komutanlığı çevresindeki düşman faaliyeti pek hafif olmuştur. Geçen harbin tecrübelerine ters olarak, tatbikatta hemen hiçbir düşman denizaltısı, kanalda faaliyet göstermedi, ve böylece yardımcı gemilerin azlığı da ciddî surette hissedilmedi.

11 — Portland Ast komutanlığı, daha fena bir durumda buluyordu. Görevli sancak subayı, Şubat 1940 tarihli raporunda, işe yarar membaların yeterlikten çok uzak olduğu ve havaya karşı savunmanın «el'an üzüntü verecek şekilde zayıf» olduğundan ve iç ve dış karakolların, gerekli savunma projesini tesise güçlükle kâfi olduğunu zikreder. Mayn arama tarama araçları temin edilemediği gibi - ilk önceleri hizmette bulunan 4 silâhsız balıkçı gemisinden - aralık ayında ikisi de doğu kıyıları mayn tarama kuvvetlerini takviye için oraya kaydırılmıştı.

[1] Halcyon, Harrier, Hussar, Skipjack ve Speedwell.

[2] Cancalaise, Lorientaise ve Nantaise.

Bundan sonra Norveç harekâtı çattı ve 12 - nisanda liman müdafaa personel malzemesinin kuzeye gönderilmesi emri alındı. Bunlar ayın 15 inde hareket ettiler.

12 — Batı yaklaşma yolları komutanlığının, muhrip bakımından oldukça iyi teçhiz edildiği ve fena bir yetersizlikte bulunmadığı görülür. Bu komutanlığın da ancak ufak bir sahası kanala tedahül ediyordu. Bu komutanlığın Plymouth'da, Liverpool ve Milford Haven'da üslenen muhripleri, Atlantik harbinin başlangıcından itibaren, denizaltılara karşı savaştı ve bunların işlerinin büyük bir kısmı kanal bölgesinin uzaklarında cereyan etti.

Söz konusu olan dönemde batı yaklaşma yolları muhrip filotillâlarının teşkil ve tensikı, hareketlerin isteklerine uymak üzere değiştirilmiştir. 1 - Nisan - 1940 ta batı yaklaşma yolları komutanlığında 41 muhrip (5 filotillâ) vardı. Bunlar: 9. muhrip Flt. - Havelock (K. nı Albay Stevence), Hesperus, Havant, Highlander; 11. muhrip Flt. (Kıyıdaki komodoru = Emekli Tuğamiral Knox - Little), Mackay, Walpole, Vanquisher, Winchesea, Walker, Vanoc, Versatile, Vimy, Whirlwind, Warwick; 15. Muh. Flt: Broke, Wanderer, Whitehall, Witch, Vansittard, Wolwerine, Witherington, Volunteer, Verity (Filotillâ komodoru = Plymouth'da Albay Calson) [1] 17. muhrip filotillâsı = Montrose, Campbell, Viscount, Wessex, Vivacious, Vakefull, Vesper, Vanessa, Venetia (Komodoru = Milford Haven'de Albay: Bradley) [2].; 18. muhrip Flt. = Acasta, Antelope, Amazon, Ardent, Veteran, Wren, Whitshed, Windsor, Wild Swan (Plymouth komodoru).

1 - Nisanda diğer komutanlıklar emrinde bulunan muhripler şunlardı:-

Nore komutanlığında: (Harwich'te) 1. Muh. Flt. = Codrington (Komodoru Albay Greasy), Grenad, Blyskavika (Polonya gemisi), Grem (Polonya), Burza (Polonya), Grafton, Greyhound, Glowworm, Griffin, Galant. Hamber kuvvetleri = (7. muhrip filotillâsı) geçici olarak anavatan filosu başkomutanı emrinde = Jervis (Albay Mack) Jersey, Javelin, Jaguar, Janus, Juno, Jubiter.

Dover komutanlığında: 19. Muhrip Flt. Keith (Albay Simson), Basilisk, Beagle, Brillant, Boadicea, Brazen, Boreas.

---

[1] Albay Calson, aslen Kempenfelt gemisinde 18. Muh. Flt. Kmd. idi. 1939 Kasım ayında kıyıya geçerek Plymouth'da filotillâlar komutanı oldu ve 15., 18. Muh. Flt. larını idare etti.

[2] Albay Bradley, aslen Keith gemisinde 17. Muhrip Flt. na memurdu. 1940 ta Şubat ayında Campbell'e döndü. Milford Haven'de kıyıda muhrip Flt. Kmd. oldu ve 17. Muh. Flt. sını idare etti. Ancak 8 - nisandan sonra, bu görev, filotillânın Plymouth komodoru tarafından idare edilmesile son buldu.

Portsmouth komutanlığında: 16. Muhrip filotillâsı - Malcolm (Albay Halsey) Saladin, Shikari, Venemous, Wivern, Arrow, Antony, Achates, Acheron. 20. Muhrip filotillâsı = (Mayn dökücü) Esk, (Albay Bickford), İmpulsive, İvanhoe, İcarus, İnterpide Express.

Bölüm II

Mayn dökme

13 — Geçen harp esnasında İngiliz kuvvetleri tarafından geniş mikyasta mayn tarlaları dökülmüş ve bunların bilhassa denizaltılara karşı gayet müessir olduğu anlaşılmıştı. Bunlardan 1917 yılında Dover - Griz Nez arasına konulan kontrollü ve kontrolsüz mayn barajı, boğazdan geçmeğe çalışan denizaltıların hareketlerini güçleştirmekte önemli bir rol oynadı.

1938 ilkbaharında, bir harp halinde Dover boğazının maynlarla savundurulmasına karar verilerek, gerekli tertipler için bu yolda talimat verildi. [1]

14 — Gerek taarruzi ve gerekse savunma maksadile kullanılan kontrolsüz mayn tarlaları, bu harpte eşit önemde birer faktör olduğu gibi, mayn dökücülerimiz de, harbin ilânından birkaç gün geçer geçmez faaliyette bulundular. Muhasamatın patlak vermesi üzerine, evvelki 18 aylık plânlı çalışmaların iyi neticeleri kendisini gösterdi ve ilk grup maynlar, aslen plânlaştırıldığı veçhile 15 inci sefer gününde değil, hattâ 9. uncu sefer gününde (11 - eylûl) dökülebildiler. İlk 3 hafta zarfında dökülen büyük sayıdaki maynlar, pek başarılı bir iş olduğu kadar, Almanlar için de nahoş bir sürpriz teşkil etmiş olmalıdır.

15 — Sözü geçen dönemdeki başlıca İngiliz mayn dökme faaliyeti, doğu kıyılarında da ve Dover bölgesinde yapıldı. Diğer anavatan komutanlıklarındaki, liman savunması için olan kontrollü mayn tarlaları daha sonralarına kadar tesis edilmediler. Mayn tarlaları üzerine olan tafsilât, bir sıra mahrem mayn döküş haritalarında bulunabilmekle beraber, bu husustaki genel hareket tarzı aşağıdaki gibidir.

Doverde:

İngiliz kanalından aşağıya doğru geçmeğe çalışacak düşman denizaltılarına mâni olmak üzere Dover boğazı ile bunun doğusuna, hem derin ve hem de sığ umklu maynlar dökülmüştür. Kanalın kendi taraflarında bulunan yerlerine, Fransızlar tarafından da mayn döküldü. Bu iş, 11 - eylûlde başladı ve kış süresince devam etti ve dönem içindeki son tarlanın dökülüş günlemeci 6 - nisan oldu.

Doğu kıyıları:

Nore komutanlığındaki ilk mayn tarlası 17 - kasım ve daha sonraki

[1] Bu tertipler, mayn dökme harp ceridelerinden görülebilir.

günlemeçlerde dökülerek, Taymis munsabına yaklaşma yollarındaki derin umklu maynları ihtiva etti. [1]

16 — Daha büyük bir proje de tasarlanıyordu. Gemilerin taarruzdan korunmaları ve düşman teknelerinin doğu kıyıları önlerine mayn dökmelerine mâni olmak amacile doğu kıyılarının tekmil 360 millik imtidadı boyunca ve Taymisten, Rattray Head'e kadar uzanan bir mayn tarlası plânlaştırıldı. Ancak, eldeki mayn ikmali, bu plânın derhal yerine getirilebilmesine müsaade etmediğinden 23 - aralıkta yapılan ve tekmil doğu kıyıları boyunca uzanan bir mayn tarlasının mevcudiyeti ilân olunmakla, ilk tedbir alındı. [2]

17 — Düşman teknelerinin mayn manialarına girmelerini önlemek ve tarafsız gemilere tekmil doğu İngiltere kıyılarının maynlanmış olduğu hissini vermek maksadile, yarım cezirde satıhta gözükecek şekilde sahte mayn hatları dökülmesine karar verildi. Bunlar Şubat 1940 ta dökülmüştür.

18 — Ocak ayında, doğu kıyıları mayn barajının dökülmesinin bir neticesi olarak, Harwich'ten doğuya doğru direkt bir geçidin temiz bulundurulması bir ihtiyaç olarak belirdi. Mayn tarlası içinden başlıca Harwich kuvvetlerinin faydalanması için bir temiz kanal geçirilip idame edilmesi uygun bulunduğu gibi, ticarî nakliyatın ve keşif uçaklarının yanıltılması için, deniz kuvvetlerine bağlı gemilerin bu sahadan geçeceklerse gece geçmeleri veya gündüz geçerlerken karışık bir yol takip ediyorlarmış gibi hareket etmeleri kararlaştırıldı. (A. M. 0036 sayı 30 - aralık gün).

19 — Şubat ayı zarfında çoğu H - 2 tipinden olmak üzere oldukça büyük sayıda İngiliz maynları, Dover bölgesinde karaya vurdu ve bunların birçoğu karakol gemilerimiz tarafından batırıldı veya patlatıldı ki; sade bir balıkçı gemisi, denizaltı avlama karakolu sırasında 48 saatte 33 mayn batırmıştır. Diğer birçok maynlar da Fransız kıyılarına sürüklendi. Bu hâdiseler, Dover üs komutanı tümamiral tarafından düşman hareketlerine atfedildi ise de, Admiraltı, bu çarpma ile patlıyan maynların, harita cezri iktiranî seviyesinin 6 kadem altına döküldüklerinden koparak sürüklenmeleri mümkün olduğunu önceden kestirmiş bulunuyordu.

Şubat ayında da bir mayn dökücü gemi, ortaya havadan hücuma uğranılması takdirinde, döküş kesilecek midir? Yoksa döküşe devam mı edilecektir sorusunu attı. Admiraltı, mayn dökmeyi durdurma, harekâtın nev'ini gizliyemiyeceğinden, döküş ameliyesine devam edilmeli, diye karar verdi.

20 — Görevli bulunan başlıca mayn dökücü gemiler şunlardı: Adven-

---

[1] Maynlı saha 2 - Aralık - 939 gün ve 2719 sayılı Admiraltının denizcilere ilânı ile yayınlanmıştır. Müteakıp aylarda ilâve mayn hatları tesis edildi. İlân edilen maynlı sahalar, kroki - 1 de gösterilmiştir.

[2] Admiraltının denizcilere ilânı No. 2775

ture, Plover, Princess Victoria, Tewiot Bank, Hampton ve Shepperton. Kasım ayında (20 inci mayn dökücü muhrip filotillâsından) Express ve Esk de bölgede kullanılmış olup, bunların alabildikleri mayn sayısı 60 idi. Adventure, tipine göre 280 ilâ 340 mayn alabilen büyük bir mayn dökücü gemi; ve Plover de 80 ilâ 100 mayn taşıyabilen ufak bir dökücü gemi idi. Princess Victoria ve Tewiot Bank, eski ticaret gemileri olup sıra ile 240 ve 280 mayn taşıyorlar, Hampton ile Shepperton da muhasamatın başlamasından kısa bir zaman evvel hizmete alınan ve her biri 280 mayn alabilecek veçhile dökücü gemiliğe çevrilen vagon taşıma feribotları idiler. Shepperton'un mayn dökme işinde çalışması, bu geminin kasım ayında eski işine iadesi için harp dairesince yapılan teşebbüsten ötürü nisbeten kısa sürdü; bu gemi mayn dökücü görevinde 2,746 mayn dökmüştür. Franklin ve Scott harita gemileri markalama şamandırası atmak görevinde kullanıldılar.

21 — Bu mayn dökme görevi, çok ince bir teşkilâtla, Nore ve Dover komutanlıklarının muhrip, mayn tarama gemisi, korvet ve krallık hava kuvvetleri himayesile teçhizini gerektirmiştir. Mayn dökme işi, bölgenin başlıca faaliyetlerinden birini teşkil etmiş ve bu kitapta söz konusu olan dönemde, işler şanslı bir şekilde gelişerek, büyük zayiat vermekten kurtulunmuştur. [1]

---

[1] Adventure gemisi, 13 - kasımda mayına çarptığı vakit, mayn dökme işi ile meşgul değildi. (75 inci paragrafa bakınız)

Bölüm III

Ticaret konvoyları ve seyrüsefer hareketleri

22 — Geçen harpte konvoy sisteminin kıymeti, kesin bir şekilde ispat olunarak 1939 da da tekmil tertibat, işlerin ayni yolda kurulması için alınmış bulundu. Doğu kıyılarında ve İngiliz kanalında kurulması gereken konvoy hizmetleri aşağıda gösterilmiştir:

Doğu kıyılarında	FN :	[1] Southend'den Methil'e
	FS :	[1] Methil'den Southend'e
İngiliz kanalında	OA :	Southend'den dış sulara (Kanalın temizlenmesinden sonra Gibraltar konvoyları ayrılmış ve OG. konvoylarını teşkil etmiştir.)
	HG :	Gibraltar'dan anavatana.
	HX :	Halifax'dan anavatana.
	SL :	Freetown'dan anavatana.

Bundan başka, kıyı seferlerinde olduğu kadar, Okyanus seferlerinde de bulunan büyük hacimde, bağımsız seferler ve kanal - geçiş nakliyatı vardı.

23 — Doğu kıyıları konvoylarına 1940 Mart ayı başlarında, balıkçı gemileri emniyetinde bulunan ve Southend ile Grimsby arasında işliyen 6 millik batı konvoyları (SG ve GS) [2] eklendi ise de, 13 - nisandan sonra bunlar, FN veya FS konvoylarına katıldı, veya gruplar halinde seyir yaptılar; çünkü; elde bulunan balıkçı gemilerine, Norveçteki kritik harekât dolayısile acele istek vardı.

24 — Kıyı konvoylarının başlaması şöyle oldu:- 3 - Eylûlde ve doğu kıyıları konvoyları tesis edilinceye kadar, Kuzeydenizinin, tekmil, kuzeye olan nakliyatı, emirle Taymis'e çevrildi. İlk kuzeye gidecek konvoy (FN 1) Taymisi, 6 - eylûlde terketti. Konvoy toplanma noktası Orfordness idi. Bu mevki, az sonra gayet tehlikeli görüldüğünden toplanma yeri Swin'e kaydırıldı. Güney sularına giden ilk konvoy, (FS 1) un Methil'den 4 günü hareket edeceği kabul ediliyordu. Fakat bu konvoy gecikerek 7

[1] Konvoylara gidecekleri limanları belirten iki harfli işaretler verilmişti. FS «Firth of Forth'dan cenuba doğru» v. s.

[2] İlk GS konvoyu 6 - martta ve ilk SG konvoyu ise 8 - martta hareket etti.

gününe kadar hareket edemedi. Gerek güney sularına giden ve gerekse kuzeye kalkan konvoylara 3 er refakat gemisi veya muhrip veriliyor ve bu iş, Southend veya Methil'deki deniz kontrol servisi subaylarınca organize ediliyordu. Bununla beraber durumun yarattığı herhangi bir acele hal takdirinde, işleri Nore komutanlığı kontrol ediyordu. 200 Gross tonilâto ve 8 mil süratten üstün gemiler, Methil ve Taymis'den günaşırı kalkan konvoylar içinde seyrediyor ve aralık günlerde de Southend'den batı sularına giden konvoylar hareket ederek kanaldan aşağıya iniyorlardı. Bu tertipler ekim ayı içinde oldukça iyi bir şekilde devam etti ve doğu kıyıları emniyet gemileri, ayın ortalarına doğru 2 uçaksavar kruvazörünün eklenmesi ile kuvvetlendirildi. Tutarı muhrip ve refakat gemisi sayısı her ikisinde de altışar olmak üzere arttırıldığı gibi, hava hücumu halleri için İngiliz uçaklarının işbirliği tertiplendi.

12 - Kasıma kadar, konvoylar, bağımsız seyreden gemilermiş gibi, müşkülâtsızca ve normal şekilde çalıştılarsa da, bu günlemeçten sonra, Taymise yaklaşan hemen her kanalın düşman maynlarile kapatıldığı ve temiz bir kanal taranıncaya kadar, nakliyatın başka tarafa çevrilmesini ve zaman zaman da tamamile durdurulmasının gerektiği görüldü. Bağımsız seyreden gemilerin, bilhassa Avrupadan gelenlerin kontrolü, pek güçlükler doğuruyor ve kayıplar da çok defa bu sınıf gemiler arasında oluyordu.

21 - Kasımda Taymis ağzında ve Grimsby'ye kadar kuzeyde bulunan limanlardan, paraşütlü maynlar atıldığı haberi alındı. 24 - Temmuz günü, 16. 40 ta Polonya muhribi Grom, bir uçağın, Barrow Deep güney nihayetine 4 paraşütlü mayn bıraktığını gördü. Norfolk kıyıları açıklarındaki mayn tehdidi, az sonra Taymis ağzındaki kadar ciddiyet gösterdi ve taranmış kanallarda birçok değişiklikler yapılmasını gerektirdi. (42. maddeye bakınız.)

Bu kanalların darlığı, kuzey ve güneye giden konvoyların biribirinin yanından geçmesi için pek az yer bırakıyordu. Bu durum, 3 - aralıkta bir FN ve FS konvoyunun Kromer yakınlarında geçişirken, bir müsademe vermelerine ve bir geminin kaybedilmesine sebep oldu.

25 — Düşman faaliyetinden başka, ocak ayındaki fırtına ve sisler de normal seyrüsefer hareketlerine bir hayli müdahalede bulundu. Birçok İngiliz hava meydanları karla kaplandığından, bu hal, nakliyatın, sis dolayısile daha açık deniz tarafında devamını gerektiren sebeplerle birleşerek, hava himayesinin yetersiz bir duruma gelmesini mucip oldu. Tehlikeye çare olmak üzere, gemiler, grup halinde ve en tehlikeli sahayı gece geçmek suretile seyrettiler. Tekmil ticaret gemilerine ve balıkçı teknelerine silâh ikmali meselesi hızlandırıldı. Çünkü; şu cihet anlaşılmıştı ki; gemilerin uçaksavar toplarına malik olup ta, ateşle cevap vermeğe muktedir oldukları zamanlarda, uçaklar, darbeyi tam yerine indiremiyorlardı.

Hava tehlikesi, aralık ayı sonlarına doğru daha tehditkâr bir hal alınca, uçaklarımızı himaye görevinde yardımda kullanmak düşüncesile, gündüz bağımsız seyirleri mümkün olduğu kadar azaltmak ve gündüzün, gemileri yalnızca Witby ve Cromer arasında ve Taymis munsabında da Aldeburg'a kadar seyir halinde bulundurmak yoluna gidildi. Bağımsız gemilerin, balıkçı emniyet gemileri temin edilinceye kadar FN ve FS konvoyları da dahil olmak üzere mümkün oldukça 35 gemiye kadar gruplar halinde seyretmeleri emredildi. (2 - Şubat gün ve 0111 saatli Admiraltı emriledir.)

Şubatın ilk yarısında, konvoylarla, bati ve ufak teknelerden mürekkep gemi grupları, gündüzleri seyre devam etmekle beraber, ayın son kesimlerinde, düşmanın mayn dökmeleri, hareketleri yeniden daralttı. Hamber limanının (Ayın 23 ünden 25 ine kadar) kapanması nakliyatı tıkadı ve 96 gemilik FS konvoyu, 24 günü dökülen mayn tarlaları yakınlarında bekliyerek ayın 26 sına kadar Taymise vâsıl olamadı. Ayın 24 üncü günü, o sırada Lovestof açıklarında bulunan FN konvoyunun Taymise dönmesi emredildi ve bu konvoy 26 gününe kadar burayı yeniden terkedemedi. Bereket versin ki; düşman, bu iskarça vaziyetten faydalanamamıştır.

Mart ayında durum nisbeten daha iyi olup, konvoylar, normal şekilde seyretti ve yalnız bir defa (ayın 14 ünde) havanın fenalığı ve bir kar fırtınası FN ve OA konvoyunun Southampton'a gitmesine engel oldu. Belçika ve Felemenk limanlarına olan nakliyata gelince, yeni düşman mayn tarlalarının keşfedilmesinden ötürü, ayın son yarısında bu nakliyat müteaddit günler için durduruldu.

26 — Almanların Norveç ve Danimarkayı istilâ ettiği nisan ayının 9 una kadar, konvoylar normal olarak seyrettiler. Ayın 13 ünde, Paristen alınan ve Hollandaya taarruz edilmek üzere olunduğunu belirten bir haber neticesinde, tekmil Felemenk limanlarına olan İngiliz ve Müttefik nakliyatı talik edildi. (13 - nisan gün ve 1250 saat gruplu Admiraltı emri) Bununla beraber bu durum, 5 gün sonra İngiliz nakliyatının, mahallî nakliyat ve yakın kıyı seferleri kontrol komitesince müsaade edildiği takdirde yeniden başlıyabileceği bildirilmesi üzerine, serbestletildi. (Admiraltının 18 - nisan gün ve 1254 saatli emri).

Ayın ikinci yarısı esnasında, düşmanın yeniden mayn dökmeleri nakliyatı geciktirdi ise de, mayn tarayıcıların gayretli çalışmaları, herhangi ciddî bir tutukluğa engel oldu. Nisan ayının son birkaç günündeki devamlı sisler, tekmil hareketleri, büyük çapta olmak üzere tâciz etti.

27 — Bu zamana kadar, Norveç ve Danimarka Ticaret bahriyesinin âkıbeti, sallantılar geçirmekte olup, bunların Almanlar eline düşmemesi son derecede büyük bir önem taşıyordu. Bu sebeple, tarafsızlara kiralanmış olup, İskandinavyaya veya Baltık limanlarına sefer etmiyen gemiler müstesna, tekmil Norveç ve Danimarka gemilerinin Müttefik himayesine

alınması veya limanlarda alıkonması veyahut ta Birleşik Krallık limanlarına gönderilmeleri için talimat verildi. (Admiraltının 10 - nisan gün ve 1200 saatli emri).

Danimarkadaki Alman kontrolundan ötürü, tekmil Danimarka gemileri fiilen düşman gemileri haline gelmiş olduklarından, bunların lüzumunda müsadere edilmeleri ve fakat kaptanlarla mürettabatına düşman muamelesi yapılmaması, bu mürettebatın, Müttefikler nezdinde istihdam yeri bulması ümidile emredildi. (Admiraltının 10 - nisan gün ve 1630 saatli emri).

Buna ek olarak, 12 - nisanda denizde bulunan tekmil Danimarka ticaret Gemisi kaptanlarına bir radyo yayını yapılarak, bunların derhal gemilerini Müttefik himayesi altına sokmaları ve gecikmeden en yakın Müttefik limanına gitmeleri emredildi. (Admiraltının 12 - nisan gün ve 2349 saatli emri).

28 — 18 - Nisanla 23 - nisan arasında Downs bölgesine atılan paraşütlü maynlar, nakliyatı tutarak, fazla bir izdihamı mucip oldu ve 24 - nisan saat 0730 da bu noktada 121 geminin demirli kaldığı görüldü. Duruma ivedi olarak el konuldu. Mayn tarayıcılar, övülmeye değer bir çabuklukla kanallar açtılar ve zaman zaman, bir istikamette geçiş mümkün olmakla beraber, pek kesif bir havaya rağmen, saat 1800 de 119 gemi harekete geçebildi. Şöyle ki; bunlardan kuzeye giden gemi sayısı 88; doğuya gidenler 14; Güneye gidenler (Yalnız Downs'a gidenler) 17 gemi olup, bu başarı gemi kaptanlarının mükemmel işbirliği ile ilgili kılavuzların mahareti sonucudur.

29 — Tekmil mahallî nakliyat hareketlerinin ilk beş harp ayına ait olan kısmının [1] istatistikleri elde hazır bulunmamakla beraber, şubat ve nisan dahil olmak üzere Nore komutanlığındaki mecmu trafik: 1000 tondan büyük 10.000 gemiyi tecavüz etmektedir. 8 aylık tekmil bir süre boyunca, Portsmouth=1.367 gemilik; Southampton=1.915 gemilik muamele yapmıştır. [2]

---

[1] Başkomutanlığın harp ceridesine başlamasından önce.

[2] Teferruat, C ekinde bulunabilir.

Bölüm IV

Portsmouth komutanlığı

30 — Kanalda harbin başlangıcından itibaren konvoylar geçiyordu. İlk zamanlar batıya giderek konvoylara katılacak gemilerin toplanma yeri olarak St. Helen mersası kullanıldı. Harp gemisi demir yerlerini muhafaza etmek önemli bulunuyordu. 7 - Eylûlde Needles kanalı, ticaret gemilerine kapalı tutulmakla beraber başkomutanın harp ceridesine göre: «Bir düşman denizaltısının geceleyin, West Solent'e girmekte pek müşkülât çekmiyeceği» yazılıdır. [1] Spithead methali daha emin olup, Royal Oak'un 13/14 - ekim gecesi Scapa'daki ziyaından sonra, kanalları Spithead'e bloklamak hususunda daha ileri tedbirler de alındı.

21 - Aralıkta doğu kıyıları limanlarından gelen gemiler dışarıya gidecek konvoylara katılmak üzere, doğruca St. Helen'e gönderildiler. Bu tertibat, 31 - ocağa kadar sürdü ve bundan sonra gemilerin toplanma limanı, yeniden Southend oldu.

31 — Söz konusu olan dönemde, Portsmouth, hava akınları ile zarar görmemiş ve şubat sonlarına doğru ancak üç «Sarı» ikaz alınmıştır. [2] Bu masun kalış, ivedi işlerin yapılması için, karartma tahdidatının gevşetilmesini imkân dahiline soktuğu gibi havuz ve fabrikalar için de büyük bir nimet oldu.

32 — Portsmouth komutanlığındaki başlıca ve en önemli faaliyet, 9 - eylûlde başlamış olan İngiliz seferî kuvvetinin Fransaya nakli idi. (Kroki 4) Bu nakliyat, 10 - ekim sıralarında ancak bir ikmal ve idame görevi şekline düşmekle beraber, 1 - Ocak - 1940 ta yeniden arttı. (W. 5 plânı). Geçen harpteki gibi, donanma tarafından korunan İngiliz seferî kuvveti, Fransaya bir tek adam kaybı vermeden çıkarıldı. Bu hareketlerde Southampton, Havre ile Cherbourg'a çıkacak personelle tekerlekli araçların ve Breste gidecek malzemenin bindirme limanı idi. [3] Ayrıca Newhaven'den Fecamp'a ve Diyep ve Havre'a cepane taşıma ve Poole ile Fawley'den Caen'e petrol taşıma tâli görevleri de vardı. Ocak ayında St. Malo cepane, varillerle petrol ve malzeme alabilecek şekilde geliştirildi. 6 - Martta Littlehampton, cepane ve malzeme yüklenmesi için ilâvî bir liman oldu ve bu ayın ilk kesiminde, gemilere Newhaven'den cepane

[1] Bu hal, şubatta Bouldnor Dz. Alt. İhbar kablosunun Cowes ile Yarmouth arasına döşenmesile ıslah edildi.

[2] Başlangıç uçak ikazı.

[3] W. 4 plânı döneminde, personelle tekerlekli araçlar da Breste nakledildi.

yüklenmesi, geçici olarak talik edildi. [1] 19 - Aralıkta, Cherbourg'dan Southampton'a doğru bir, günlük nakliyat servisi başladı.

Ödevin büyüklüğü aşağıdaki istatistikte gösterilmiştir: 26 - Şubata kadar, Southampton'dan 731 transport denize açılmış, Spithead'e gelip giden dolu konvoylar = 300 e baliğ olmuş ve bunların 285 ine himaye yapılmıştır. Bu vazife, 1940 ta Foxglowe ve Rosemary'den yardım gören 16 ncı muhrip filotillâsı tarafından ifa edildi. Mart ayı içinde 156 taşıt gemisi, Southampton'dan hareket etmiş ve Spithead'e gelen ve giden konvoy sayısı 77 yi bulmuştur ki; bunlardan 74 üne himaye yapılıyordu. Nisana ait rakamlar mütenazıran: 179, 59 ve 49 dur.

Southampton:

33 — Southampton'da, havuzlar, büyük mikyasta olarak taşıt gemileri ile meşgul kaldı. Ticaret gemilerinin savunma teçhizatı üzerinde, liman siasının son haddinde olarak çalışıldı ve makul elverişli bir hız idame edildi. Mart ve nisan içinde bu şekilde, cem'an 17 geminin işi tamamlandı ve Levis makinelitüfeklerile silâhlandırılan 25 diğer tekneden başka, elde silâhlanması gerekli gemi sayısı hattâ 17 den fazla bulundu.

Personel ve materiyal temin edilince, bir Digavsing müessesesi kurulup, geliştirildi. Mart ayında 17 geminin kangal işi tamamlandı 13 gemi de Vayping'e edildi. [2] Nisan ayına ait rakamlar karşılıklı olarak 27 ve 7 olup, tutarı olarak, bu iki ayda 64 gemi üzerinde çalışılmıştır.

Ocak ayında deniz üzerinde bir balon barajı tesis edildi. Buna ait tekneler, bahriye tarafından idame edilirken, balonlar da krallık hava kuvvetlerince idare ediliyordu.

Portland ast komutanlığı:

34 — «Portland Dz. üssü» ne, gemilerin talim üssü olarak kullanılan Weymouth koyu da dahildi. Şubat sonlarına doğru ast komutanlığın sahasına, Poole limanı da dahil edildi.

Gemilerin Digavsing tecrübeleri yapılan bir istasyona ek olarak, burada Digavsing de yapılıyordu. Martta 8 ve nisanda 31 gemiye kangal döşendi.

Kontraband kontrol:

35 — Harp patlar patlamaz, Weymouth'de bir kontraband kontrol istasyonu kuruldu. Downs'da bir istasyon olmakla beraber, aralık ayı baş-

[1] Newhaven kıyı bölgesinin batı hududu, mart ayında sıfır derece otuz beş dakika batı tule kadar uzatılmış ve bu şekilde Littlehampton'u da içine almıştır.

[2] «Kangallamak», cereyan geminin dinamosundan verilmek suretile, geminin etrafına daimî bir kablo çekmekten ibarettir. «Wiping» daha kısa süren bir ameliye olup,

larında bu mevki, gemilerin fazlalığı ve buranın bir konvoy toplanma noktası olarak kullanılmasından elverişsiz görüldü ve bu sebeple Downsdaki istasyon, 8 - aralıkta Falmouth'a kaydırıldı.

1940 Şubat sonlarına kadar Weymouth'da 141, 233 tonluk düşman hamulesi müsadere edildi. Eylûldeki ilk hamule akınından sonra, müsadere hacmi süratle azaldı ki; bu da, Almanların Okyanus seferlerinin denizlerden çekildiğini gösterir.

Düşman ticaretindeki azalma, aşağıdaki müsadere çizelgesinde gösterilmiştir:

1939	
Eylûl	109,801
Ekim	20,326
Kasım	6,231
Aralık	1,702
1940	
Ocak	2,251
Şubat	922
Tutarı	**141,233**

Mart ayı içinde, muayene için Weymout'e sokulan 21 gemiden 10 u, Harp ekonomisi Nezaretinden alınan talimat üzerine derhal serbest bırakıldı ve ikisi düşman ihracat kontrolünde olduğundan zaptedildi. Kalan 9 gemi tahkikat için alıkonuldu. 3 geminin bir kısım yükleri müsadere edildi.

Nisan ayı içerisinde 77 gemi muayeneye alındı. Bunlardan 12 si arandıktan sonra derhal serbest bırakıldı. 7 sinin düşman ihracat kontrolünden geçmesi gerekti ve bunlardan 2 si alıkonarak 7 si denetlendikten sonra salıverildi. Ayın ilk yarısında 17 gemi alıkonuldu ve kısmen veya tamamen olmak üzere 10 geminin de yükü müsadere olundu. [1]

---

bunda haricî bir membadan, geminin etrafına geçici olarak çekilen bir kablodan kuvvetli bir cereyan geçiriliyordu. Her iki ameliye de mıknatisiyeti gidermek amacı ile yapılıyordu.

[1] İngiliz Kontraband kontrolüne ait tafsilât, Özet Deniz ve Siyasî haberler (S. N. P. N.) ve haftalık istihbarat raporları (W. I. R.) dan bulunabilir. (D ekine bakınız.)

Bölüm V

Karakollar

36 — Her komutanlıkta, denizaltılara karşı maksatla, muhripten, ufak tenezzüh motorlarına kadar muhtelif tip teknelerle karakollar idame edildi.

13 - Şubatta Dover komutanlığında LD [1] ile gösterilen yeni bir karakol sistemi teşekkül etti. Bu üç karakolu ihtiva ediyordu. - 1 muhrip ve 2 Dz. Alt. avlama balıkçı gemisi ile: Kuzey Goodvin karakolu. 2 Muhriple Lup sisteminin kuzeyindeki karakol (Elde muhrip bulunduğu takdirde). ve Lup tertibatının güneyinde 5 avlayıcı balıkçı gemisi ile yapılan karakol, bununla beraber, eldeki teknelerin azlığı, karakolda, bir muhripten (Gece iki muhripten) ve 6 Dz. Alt. avlama balıkçı gemisinden fazlasını bulundurmayı imkânsızlaştırıyordu. Bu gemi darlığı, Doverde şubat ayındaki kıyı nakliyatının, düşman bombardıman ve makinelitüfek ateşlerinden, artan şiddette zarar görmeleri üzerine, bir kısım balıkçı gemilerinin, bu nakliyata bağlanması mecburiyetinden doğmuştu. Bunun sonu şu oldu ki: Boğazda kifayetli bir denizaltı karakolu idame etmek nadiren mümkün olabilmiştir.

37 — 14 - Nisanda LD sistemi karakol yerine OC tâbir edilen yeni bir sistem geçti. Bu, eski LD sistemine benzemekle beraber, karakollar, fena havalar veya az görüş şartlarında mevki muhafazasını kolaylaştırmak maksadile, Dover boğazının karşılıklı yerlerine atılmış, yeni şamandıra hatlarına göre tanzim olunmuştu.

38 — Mart ayında, kuzey Goodvin açıklarındaki kılavuz teknelerinin bir savunma vasıtası olmadığından, uçaklara karşı koruma temini maksadile, gündüz saatleri süresince, fener dubasının önlerinde, bir muhafız gemi, istasyoner tutuldu. Hafif teknelere hava taarruzları vukuunda, gündüz saatlerinde, karakolda bulunan veyahut bunların civarından geçmekte olan harp gemilerine, durum müsait olursa, bu hafif teknelere yaklaşmaları ve yardım sormaları emri verildi. [2]

39 — 11 - Nisanda kuzey Goodvin karakolunun ilk defa Fransız muhripleri tarafından üzerlerine alınması ile, biz de birlik halinde eğitime ve genel çalışmalara daha çok zaman ayırabildik.

Nisan sonunda Dovere mehtap yakan römorkörler geldi ve bunlara, kanalın bir tarafından karşı tarafına olan bir karakol hattı üzerinde mevki

[1] LD karakolunun tafsilâtı, Dover Üs. K. nın 29 - Ocak ve 6 - Şubat - 1940 günlemeçli muhtıralarındadır.

[2] Sözü geçen hafif tekneler şunlardı: Smith Knoll, Cross Sand, Newarp, Hammond Knoll ve Haisboroug.

aldırıldı. Bu mevki Folkestone - Griz Nez denizaltı mayn tarlasının lodosunda bulunuyordu. Bu gemilerin, denizaltıların kanaldan aşağıya geçmelerine engel olmaları düşünülmüşse de bunlar pek fazla birşey yapamadılar, zira Alman denizaltıları, geçen harpte kayıplarının birçoklarını verdikleri bu kanaldan geçmeden dikkatle sakınıyorlardı.

40 — Doğu kıyılarında iki adet daha karakol bulunuyordu ki; bunlar da: P ve Q karakolları idi. (İç Gabbard'dan Smith Knol'e) olan karakollar. Bunlar da mart ve nisan aylarında korvetler çalışırken, römorkörler de Harwich'in gece korunma karakolundan sorumlu tutuluyorlardı.

Bölüm VI

Mayn tarama

41 — Nore komutanlığındaki en ciddî düşman faaliyet şekillerinden biri de mayn dökme olup, bunun da büyük kısmı, uçaklar tarafından yapılıyordu. Eski demirleme ve çarpma ile patlıyan maynlara karşı, mayn tarama kuvvetlerimiz pek âlâ tanışkandı fakat bu kuvvetlerimiz, şimdi yeni bir tiple uğraşmağa mecburdular ki; bu da - Mıknatisî mayndı.

Mıknatisi maynlarla uğraşmak üzere, başlıcaları aşağıda gösterilenler olmak üzere çeşitli mayn arama tarama vasıtaları teçhiz edildi:

a) Mayn imha (M. D.) tekneleri

b) DWI (Wellington mayn - bamba uçakları)

c) LL tarama ve

d) Kayaklı tarama.

Bu metotların teknik esası; bu kitabın mevzuu dışındadır. Bunların hepsinde de, maynı filiyata geçirmek için, elektrik akımı kullanılması temel tutuluyordu.

42 — Mıknatisî mayn, bir dip maynı olup, âdi telli taramalarla, mayına ait hiçbir demirleme teli yakalanamıyordu. En tehlikeli olarak görülen kanal mıntakasında Admiraltı: Tam yolla seyreden ve tekmil mürettebatı güverte üstünde bulundurulan ve gemide mümkün olduğu kadar az mürettebat taşıyan bir muhribi tecrübe etti. Sonunda, maynın teahhür müddetinin, böyle bir geminin kıçında patlamağa yetecek derecede olduğu tahkik edilecekti. Wivern gemisi bu maksatla seçildi ise de bereket versin, hakikatte hiçbir maynın tam üzerinden geçmedi. Zira, sonradan anlaşıldığına göre, maynın gecikme müddetinin, son derecede ufak olduğu belirmiş olup, şayet, muhrip bir maynın üzerinden geçse idi, bu gemi kaybedilmiş olacaktı. Bu denemeler 22 ve 23 - kasımda yapılmıştır.

22 - Kasımda çok önemli bir olay meydana geldi. Uçaklar tarafından Shoeburyness önlerindeki sığ suya atılan bir mayn, olduğu gibi ele geçirildi.

Bunun makanizmasının muayenesi, bizim mıknatisî tarama tertibatımızın yanlış yola gittiğini ve miknatisî maynlara karşı tarama probleminde hangi yolu tutacağımızı gösterdi.

43 — 30 - Kasımda muaddel bir mıknatisî tarama tertibatı ile bir mıknatisî maynın patlatılması ve aralık ayının ilk günlerinde de kayaklı tertibatla infilâk ettirilmesine rağmen, ocak ayına kadar herhangi bir hakikî başarı sağlanamamıştır. Ayın 4 ünde Borde (Mayn imha teknesi) Barrow Deep mıntakasında, kendisine fazla bir zarar gelmeksizin bir mıknatisî

maynı patlattı ve bundan 4 gün sonra kuzey Goodvin fener dubası açıklarında diğer 4 maynı infilâk ettirmekle beraber, kendisi de havuzluk olacak derecede bir hasar aldı. Yine bu gemi ayın 24 ünde Wallet noktasında, kendisi hissedilir bir zarar görmeksizin, bir diğer maynı patlattı.

44 — 9 - Ocakta Tongue fener dubası önlerinde 40 kadem yüksekte uçan Wellington mayn uçakları, 10 kulaç derinlikteki bir mıknatisî maynı patlattılar. Uçak hasar görmediği gibi, hiçbir sadme de hissedilmedi. 4 gün sonra, bunun civarında ve Dunbar Castle batığının pek yakınlarında iki mayn daha patlatıldı. [1] Bu son olayda, uçak şiddetli bir sarsıntıya uğradı ve bu, tertibatta bir değişimi gerektirdi. Kar ve hava vaziyeti, bu tertibin, ayın son kısımlarında kullanılmasına engel oldu.

45 — Şubatın ilk yarısında doğu kıyıları boyunca yapılan tarama daha ziyede Sunk ve Shipwash bölgelerine inhisar etti ve hava müsaade ettikçe gündüzleri yapıldı. İkinci haftanın 5 gününde Borde gemisi Sunk bölgesinde kullanıldı ve bu gemi, yalnızca genişletilmesi gereken bir kanalı temizliyerek 5 mayn patlattı. Ayın 15 inde bu gemi, Harwich'ten ayrılır ve biraz sığ suda bulunurken patlattığı bir mayn, kendisinde oldukça büyük bir hasarı mucip olarak, onarım için Chatham'a dönmesini gerektirdi.

Gerek Sunk ve gerekse Shipwash bölgelerinde mıknatisî maynlara karşı Wellington mayn - bomba uçakları da kullanıldı ise de, fena hava şartları, bunların faaliyetine fazlasile etki yaptı. 4 ayrı günde gidiş gelişler yapılmakla beraber, hiçbir mayn patlatılamadı.

46 — Şubat ayının 4 ünde Brightlingsea'ye, durumla mücadele için Vernon tecrübe filotillâsı geldi. Sonuç alınamamakla beraber, ayın 7 ve 8 inci günleri Sunk bölgesinde LL tarama yapıldı. Ayın 10 unda Sunk bölgesinde bir mayn bulundu ve hazır bulunan römorkörlerden Salvo, infilâk neticesinde hasara uğradı ve kablonun değiştirilmesine lüzum hâsıl oldu.

47 — Eski demirli tip maynların yerine tamamile mıknatisî maynların geçtiği sanılmamalıdır. Mutat taramalar el'an devam ediyor ve başarılı sonuçlar veriyordu. 14 - Subat saat 0545 te FN konvoyunun 3 mil ilerisinde bağımsız olarak seyreden bir İtalyan gemisi, Smith Knoll'ün 2 mil batı karayelinde bir mayına çarpıp batmakla, kanalda Cromer Knoll ile Outer Dowsing arasına dökülmüş yeni bir tarlayı ortaya çıkardı. Mayn tarayıcılar ivedi olarak o noktaya geldiler ve 6 saat içerisinde 4 mayn kesilip patlatıldığı gibi, Hamber tarama gemileri de 5 diğer mayn markalayarak, 20 gemilik konvoyun ilerlemesini mümkün kıldılar. Ertesi gün bunun ilerisinde 4 mayn patlatılmakla beraber, bir zarar vermedi.

[1] Dunbar Castle (10,002 ton) 9 - ocakta kuzey Faroeland'da (51.23 N., L.34 E.) de maynlandı.

Şubatın ikinci yarısında doğu kıyılarında temiz bir kanal idame etmekte güçlük çekilmekle beraber, düşman taarruzunda, fazla ileriye gitmediğinden Taymis açık kaldı. Bu sebeple, mayn tarayıcıların büyük bir kısmını Cromer Knoll etrafındaki büyük mayn sahasını temizlemeye ve ufak bir tarama kuvvetini de Cromer'e toplamak mümkün oldu ki; [1] Cromer maniasının varlığı, ayın 24 ünde 2 geminin batmasile meydana çıkmıştı. - Bu gemiler Clan Morrison (5936 ton) ve Jerington Court (4544 ton) - olup biribirinden birer saat ara ile batmışlardı. Bu gemiler sıra ile FN 102 ve FS 103 konvoylarında bulunuyorlardı.

Konvoylar, Cromer Knoll barajı içinden her gün geçiyor ve şubat sonuna kadar civarda 28 mayn sayılmış bulunuyordu. Bu barajda 3 gemi kaybedildi ki; bunlardan 2 si Müttefiklere, biri de tarafsızlara aitti.

48 — Hava, DWI uçaklarının daima çalışmasına müsait olmamakla beraber, bunlar şubatın son yarısında 6 gün uçuş yaptılar. Bu uçaklar başlıca, Taymis önlerinde uçarak ayın 22 nci günü Sunk fener dubası önlerinde 2 mayn patlattılar. Bu sürede römorkörlerce yedekte çekilen kayaklar da kullanıldı ve Welcome ve Home römorkörlerinin çektiği kayakla, kendilerine birşey olmadan Sunk fener dubası önlerinde bir mayn patlatıldı.

LL tarama birliği, Cromer sahasında çalışmakta idi ki; 27 - şubatta burada bir diğer mayn patlatıldı.

49 — Bu bölgedeki demirli maynlar, birinci sınıf bir meşgale ve tâciz vermekte devam ettiler ve bunlardan sakınmak için, konvoylar Sheringham sığlığına doğru batıya kaydırıldılar. Doğuya doğru yeni bir kanal taramaya başlıyan 4 üncü mayn tarama filotillâsı, çok ufak bir sahada 10 mayn taradı. Bu sebeple batı kısmının temizlenmesine ve herhangi bir ikinci bir kanal tarama fikrinin şimdilik terkine karar verildi. Konvoylar 20 - marta kadar bu mayn barajı arasından [2] geçmelerine devam ettiler.

50 — Nisanın ilk yarısında, düşman mayn döküşü, muhtemelen Norveçle Danimarkayı işgale hazırlanmasından durakladı. Bu hal İngiliz mayn tarama kuvvetlerini belirli tehlikeli bölgeleri temizlemek üzere toplanmakta serbest bıraktı. South Falls mayn tarlasının temizlenmesine Harwich kuvvetleri tarafından devam edildi ki; bu kuvvetler Sunk mayn tarlası arasından da bir kanal taradılar ve Shipwash'da çalışan LL birlikleri 20 mıknatisî mayn patlattılar. Ford V 8 makinelerinin cereyan müvellitlerinde müşkülât çekilmekle beraber, tekneler bu infilâkla hasar görmemişlerdir.

Sheerness'de mevcut kanal genişletildi ve 3 lü bir mayn tarama uçağı kolu, Tongue sahasında 5 mayn patlattı.

---

[1] Cromerin 015 cihet. 12.5 mil mesafesinde. 57 B harp kanal sın: etrafında

[2] QZ 506

Yarmouth mayn tarayıcıları, Would'daki kanalı temizlemeğe devam ettiler. Cross Sand fener dubası yakınlarında, ilk defa olmak üzere bir mıknatisî mayn tesbit edildi ve Haisborugh sahasında da 2 mayn «Gemiċinin korkulu rüyası» tertibatile infilâk ettirildi. - Bu, mıknatisî mayn tarama üzerine verilen yerli bir tâbirdir.

51 — Nisanın son kesiminde, düşmanın yeniden mayn döktüğü görüldü ise de, Nore K. lığı, artık durumla mücadelede çok daha iyi bir vaziyette bulunuyordu. Dz. Bnb. Patterson D. S. C. komutasındaki Vernon tecrübe filotillâsından alınan ve eldeki tekmil LL li balıkçı gemileri ile komutanlıktaki tekmil tecrübe römorkörlerini ihtiva eden bir filotillâ, Would yolile iç kıyı harp kanalını temizlemek üzere Yarmouth'da toplandı.

Mart ayında Nore komutanlığında, tutarı olarak 58 ve nisan ayında 45 mayn tesbit edildi. 27 ve 28 - mart günleri esen bir fırtına, Cromer önlerinde 30 maynın daha tahribine sebep oldu.

52 — Marta kadar Dover'e mıknatisî mayn atılmadı ve bu zamana kadar da bu komutanlıkta kayaklı cihazlar ve DWI. uçakları taramaya başlamadılar.

53 — Martın son yarısında Belçika ve Hollanda limanlarına giren yollar üzerinde bulunan maynlar sıkıcı bir mesele halini aldı. Bu sebeple ayın 18. inde North Goodvin fener dubası ile Fair Bank arasında bir taranmış kanal idamesi, ve eldeki tekmil mayn arama tarama kuvvetlerinin, bu nihayete konsantre edilmesi teklif edildi. Bu bölgede, bir su üstü karakolunun tesisi bu projenin önemli bir kısmını teşkil ediyordu. Bununla beraber bu maksat için elde muhrip kuvveti de yoktu. Bu sebeple bir müddet için taranmış bölgeyi Feri Bankın doğusuna temdit etmek mümkün olamadı. 5 inci mayn arama tarama filotillâsı hazır olunca, aranmış kanalı Wandelaar fener dubasına [1] kadar doğuya uzanmakta kullanıldı.

Tarama işine Fransız kuvvetleri de yardımda bulunmuştur. 17 ve 18 - martta North Goodvin Wandelaar kanalında çalışan tarama gemilerine yapılan himaye 3 Fransız torpitobotundan mürekkep bir birlikle yapılmış olup [2] Amiral Nord, ayni zamanda Wandelaar fener dubası ile West Hinder arasında gündüzün her cihete iki defa olmak üzere bir muhribin tarama yapmasını da tertipledi ki; kanalın bu kısmı her 3 günde bir 3 balıkçı gemisi ve iki mıknatisî mayn tarayıcı gemi tarafından aranıyordu.

North Goodvin - Wandelaar yolunun taranması esnasında şu husus tesbit edildi: Ufak su altı infilâklarını takiben tarama telleri kesiliyordu. 4 - Nisanda iki takım cihaz, böyle patlatma neticesi vermekle beraber bir zarar görmeden kurtuldu.

[1] Hakikî fener dubası 31 - Mart - 1940 ta yerine konulmuştur.

[2] Bouclier, La Flore ve La Melpomene.

Mart ayı içinde Dover sahasında 58 mayn kesildi veya patlatıldı ki; bunların çoğu, kuzey Goodvin - Wandelaar kanalıpda demirli bulunan maynlar olup, ayın 31 inde 10 dan az olmamak üzere keşfedildiler ve böylece nakliyat duraksadı. Nisanda 21 mayn daha tesbit edildi.

54 — Düşmanın nisanın ikinci yarısındaki havadan mayn dökme akınları, Downs'da uygun mevkilerde 13 - teknenin istasyoner edilmesini ve böylece bunların, düşürülen paraşütlü maynların mevkilerini rapor etmelerini icap ettirdi. Fakat bu maynların bazılarının yerlerinin iyice tesbit edilmiş olmasına rağmen ayın son birkaç gününde, bunlardan hiçbiri taranarak patlatılamadı ve tarama gemileri de doğruca bu mevkiler üzerinden geçmesine rağmen burada bir iki gün sonra bir İngiliz teknesi maynlandı. İşin sırrı az sonra halledildi. 30 - Nisanda bir Heinkel uçağı Clacton'da karaya çarptı ve maynlarından biri sağlam olarak ele geçirildi. Bu maynda makûs bir kutbiyet bulundu [1] ki; ayni zamanda maynın tehirli ve erir bir tapası da bulunuyor ve bu tapa o zamanki teçhizatlı mayn tahrip teknelerine ciddî bir tehlike yaratıyordu.

55 — Mıknatisî maynları patlatmak için kullanılan DWI uçak birliği, aslen tek bir Wellington uçağından ibaretti. Fakat sonraları Portsmouth komutanlığındaki denemeler, 3 uçaklık birlikler tarafından yapıldı.

Lider üzerine mevki muhafaza eden pilotların artan yorgunluğu müstesna olmak üzere bunda, özel bir güçlük yoktu. Bununla beraber, bu usûl, denemelerin nisan sonunda el'an devamına rağmen, tarama işlerinde elverişsiz olduğu anlaşıldı.

Mart ve nisanda Portsmouth komutanlığında, çeşitli metotlarla 29 mayn patlatıldı.

---

[1] Bu maynlarda makûs kat'iyet bilâhare 1956 numaralı Admiraltı mesajı ile teyit edildi.

Bölüm VII

Harekât

56 — 1939 da Almanlar, 1940 ta indirecekleri darbeler için hazırlanıyorlar ve kanal ve Nore bölgelerinde mayn dökme ve mayn taramadan başka, başka bir harekât olmuyordu. İngilizler tarafından da bu iş ancak denizaltılara karşı su üstü teknelerile hücumlardan ibaret kalıyordu. [1] Sözü geçen bölgede bu şekilde 40 kadar hücum yapılmış ve bunlardan bir kısmı yalnızca, «Temas temin etme» halinde kalmıştır. Bu taarruzların denizaltı savunma komitesince doğrulanan sonuçları şöyledir:

Belirli batırılanlar: 3

Muhtemel olarak hasar alanlar: 2

Muhtemelen hafif hasar görenler: 3

Dover bölgesine dökülen mayn barajları da, geçen harpte olduğu gibi kıymetini gösterdi ve iki denizaltı gemisi (U. 12 ve U. 40), bu maynlar vasıtasile batırıldı.

57 — 10 - Eylûl günü takriben saat 1820 de Broke gemisi (K. nı: Önyz.b Sarel) (O zamanlar Orfordness önlerinde bekliyen) FN. 3 konvoyunun ilerisine gönderildi ve kendisine o gün Aldeburgh Napes açıklarında bir ticaret gemisini torpedolayan bir denizaltı gemisini arama talimatı verildi. Saat 2045 sıralarında 52° 08′ 1″ N. ve 1° 42′ 6″ E. de (Aldeburgh Napes'in doğu kenarına yakın olarak) bir temas elde edildi. Daha fazla incelemeden sonra, saat 2032 de denizaltı gemisine dört su bombası ile hücum edildi. O zaman hücum gemisinin sürati azaltılmış ve dümen iskele alabanda edilmişti. Gemi 8 kerte kadar döndüğü zaman, suda 20 yarda kadar iskele bordada bir karışıklık görüldü. Vasatta ve kıçta bulunan kimseler, bir denizaltının satha çıktığını gördüklerini söylediler. Bu denizaltı takriben ufki olmakla beraber iskeleye 50 derece kadar yatıktı. Manzara, fakat, âni olmuş ve denizaltı bundan sonra iptida kıçı dalmak suretile dibe gitmiştir. Civarda kuvvetli bir yağ kokusu tesbit edildi ve satıhta büyük miktarda yağ rapor edildi ise de, düşmana ait daha fazla bir emare elde edilemedi. Bu taarruza, bidayette, muhtemelen başarılı, nazarile bakıldı ise de sonradan takdir ve tahmin sistemi kurulduğu zaman C. şeklindeki başarıya göre, avlama gemisi takdir edildi.

[7] Nore ve Dover makamları tarafından icra edilen müteaddit mayn dökme işleri, harekâtı harbiyenin diğer safhalarını teşkil ettiğinden burada bahsedilmemiştir.

Ertesi sabah aramaya devam olundu ve 52° 18′ N. ve 1° 48′ E. noktasında bir temas üzerine tam bir su bomba kümesi atıldı. Yağ izleri görüldü, daha başka su bombaları atıldı ise de bu taarruzdan daha fazla bir netice görülemedi. Broke, bunun üzerine Orfordness önlerindeki konvoya yeniden katıldı. (M. 010059/39)

58 — Bir ay geçtikten sonra, biribiri peşine birkaç gün ara ile, iki denizaltı gemisi maynlara kurban gitti. Bunlardan birinci bot olan U.12, 8 - ekim günü muhtemelen Dover mayn barajında battı. 10 - Ekimde U. 40 Dover boğazından geçmek maksadile Vilhelmshafın'ı terketti. Dover barajına erişinceye kadar, bot daha çok dalmış halde seyir yaptı. Gemi maniayı, metten 3 saat sonra geçmeğe kalkıştı ki; bu sırada 1 1/2 millik bir akıntı vardı. 13 günü saat 0300 ten az sonra, gemi bir mayına çarptı. Tekmil aydınlatılması söndü ve bot, yan yatarak battı. Yegâne kurtulanlar, kıç bölmeden çıktılar ki; buranın su geçmez kapısı kapalı bulunuyordu. Bunlar kurtulma kaportasını açıp denizaltıyı terketmeden önce bir saat müddetle emir beklemişlerdi. Su sathına 9 kişi çıkmakla beraber bunlardan ancak 5 i kurtarıldı, iki kişi o vakte kadar ölmüş bulunuyorlardı. Sağ kalanlardan 3 ü saat 0940 sularında Brazen gemisi tarafından toplanıp, Boreas'a kavanca edildi ve bu da limana dönerek, esirleri Dealdeki Dz. Piyade hastanesine gönderdi. O vakte kadar ölmüş bulunan iki asker de bir saat kadar sonra denizden alınarak, cesetler Dover'e çıkarıldı. Ertesi gün ayni dolaylarda Brazen gemisi tarafından bir diğer ceset daha alınarak, sonra denize atıldı. Adamın alındığı mevki, güney Goodvin fener dubasının (51° 00′ 5″ N. ve 1° 34′ 2″ E.) 9 mil mesafe ve 155 derecesindeydi.

59 — Aradan ancak birkaç gün geçmişti ki; batıda diğer bir hücum oldu. 13 - Ekim saat 1246 da Eclipse gemisi (K. nı Önyzb. Woodhall) anavatana gelen ağır yollu bir konvoyda himaye yaparken, Lizard Head (49° 38′ N. ve 5° 45′ W.) in 29 mil mesafe ve 228 derece cihetinde bir temas elde etti ve sıra ile saat 1252 ve 1336,5 da iki tam su bomba kümesi attı. Her hücumdan sonra yukarıya hava habbeleri ve fazla miktarda yağ çıktı. Arama bir saatten fazla devam ettirilmekle beraber, sağlam bir temas sağlanamadı ve Eclipse, konvoya katılmağa ilerledi. Denizaltının tahrip edilmedi ise bile, muhtemelen ciddî surette hasara uğradığı kabul edilerek, avcı gemiye C. takdiri mükâfatı verildi. (M. 013451/39)

60 — Bu zamanki Alman denizaltı tâbiyesinin, mümkün olduğu kadar denizaltı savunmasını, su üstü gemileri perdesi altında geçmek, şeklinde olduğu görülüyordu. 24 - Ekim saat 1226 da St. Margaut koyu Lup İstasyonu, 1 No. lı lupun üzerinde, görüş açıkken, ufak bir kıyı vapuru iş'arı kaydetti ve bir denizaltıyı himayede olan bir muhribimizin de lupa

yaklaştığı görüldü. İngiliz gemilerinin lupa tesir yapacak kadar yaklaşmalarından az önce de, tam ve tipik bir denizaltı iş'arı alındı. [1]

Lupu geçiş istikameti tayin edilir edilmez, karakolda bulunan Puffin [2] gemisinin (K. nı Önyüzbaşı Valdegrave) telsizle dikkati çekildi. Bu da Cayton Wyke balıkçı gemisine (K. Noble) yaklaşmasını emretti. Saat 1341 de Puffin, güney Goodvin fener dubasının 327 cihet ve 900 yarda mesafesinde bulunurken bir temas elde etti. (Fener = 51° 8′ 7″ N. ve 1° 28′ 2″ E. dedir.) Bundan sonraki 28 dakika içinde, hedef kuzeye doğru hareket etti ve o zaman tek bir su bombası atıldı ki; bu da hiçbir görünür sonuç vermedi.

2 saat sonra yeniden temas sağlandı ve saat 1600 dan az sonra, bu zamana kadar pek az hareket etmiş olan denizaltı gemisinin daha süratle hareket ettiği görüldü. Saat 1625 te ikinci bir su bombası atıldı ve saat 1657 de takriben ayni yere Cayton Wyke de bir küme attı. Bununla beraber şarjlardan ancak ikisinin patladığı görüldü. Su sathında bir miktar yağ görüldü ve Cayton Wyke ve diğer balıkçı gemisi, karanlığa kadar başarısız bir aramada bulundu. Ertesi gün Goodvin Sands'da karaya oturmuş bir düşman denizaltısı görüldü. Bu vakitte hava şartları fena olup, kurtarma hareketinin başlamasından önce denizaltı kuma battı. Öğleden sonra St. Melanite gemisi tarafından Folkestone önlerinde bir Alman subayının cesedi çıkarıldı ki; tutanaklardaki rakam, bu subayın karaya gittiği anlaşılan U. 16 denizaltısına mensup olduğunu gösteriyordu. (M. 013818/39: C. W. 25713/89)

61 — Hüsnüniyetle iddia edilen denizaltı tahripleri, sonraki belirtilerle her zaman için doğru çıkmıyordu. U. 14 ün Dover mayn barajında tahribinin kabul edilmesi de böyle bir durum arzeder.

(27 - Ekim gün ve 1626 sayılı B. N. L. O. Marceau) bir Fransız raporu; 26 - ekim saat 2100 sıralarında Griz Nez burnu batısında büyük bir infilâk işitildiğini haber verdi. Ertesi gün öğleden sonra da Le Colbart'ın 1,5 mil güneyinde U. 14 ten bir erle bir Alman subayının cesedi çıkarıldı ve sonradan Cap d'Alprech'in 9 mil mesafe ve 280 derecesinde daha başka Alman deniz erleri cesetleri bulundu. Bunlar U. 14 markalı denizaltı kurtulma cihazı giymiş bulunuyorlar ve bu da bu denizaltının Folkestone Griz Nez mayn tarlasında tahrip edilmiş olduğu fikrini teyit ediyordu. (Dover Üs K. lığının 27 - ekim gün ve 1845 sayısı) Bununla beraber sonraki istihbarat, cesetlerin iki gün evvel Goodvin Sands'da karaya vuran U. 16 dan gelme olduğunu ve bu denizaltının, kaybı sırasında U. 14 ün mürettebatı tarafından donatıldığı ve bu sebeple U 14 e batmış nazarile bakılamıyacağını gösterdi.

---

[1] «İş'ar» tâbiri, rikorderde özel bir tipteki bir geminin verdiği kaydi gösterir.

[2] Karakol gemisidir, 1 adet 4 pusluk topu vardı.

62 — Ocak ayında Almanya üzerindeki hava şartlarının düzelmesi ile Alman ve Felemenk limanları arasındaki normal trafiğin arttığı belirdi. Bunun üzerine Nore komutanlığında, Felemenk kıyılarından aşağı inen tekneleri önleyip muayene etmek için bir sıra hareketler tertiplendi. [1] Bu hareketlerde kullanılan kuvvetler, her seferinde 1. muhrip filotillâsından 3 muhriple, yakalanan mürettebatı taşıyan ve 7 nci muhrip filotillâsı tarafından desteklenen 3 balıkçı gemisinden terekküp ediyordu. Bu suretle müteaddit tekneler durdurulmuş ve içerlerine girilerek, bunların bazıları yoklandıktan sonra derhal serbest bırakıldığı gibi, diğerleri de bir silâhlı muhafız refakatinde, muayene için Downs'a gönderilmiştir.

14/15 - Ocak gecesi yapılan ST. 1 hareketinde, 6 gemi önlendi ki; bunlardan 2 Danimarka gemisi, muayeneye sevkedildi, bir İsveç ve 2 Felemenk gemisi serbest bırakıldı ve 619 tonluk Phaedra Alman gemisi de zapt ve müsadere edildi. Geceleyin kesif sis hüküm sürüyor ve Phaedra'ya durması işaretle bildirildiği vakit, gemi sis içinde kurtulmağa çalışıyordu, bununla beraber, gemi, asdik vasıtası ile takip edildi ve sonra yetişilerek aborda olundu. Hava şartları şiddetli olup, yakalanan mürettebat, Downs'a vâsıl olununcaya kadar pek müz'iç bir vakit geçirdiler.

15/16 gecesi yapılan ST 2 hareketinin neticesi olarak ta bir Letonya gemisi İngiliz limanlarına sevkedildi.

Fena havalar dolayısile geciken ST 3 hareketi, 18/19 gecesi icra edildi ve neticede 2 Hollanda 1 Norveç ve bir İsveç gemisi, muayene için İngiliz limanlarına gönderildi. Bu hareketten dönülürken Grenville muhribi mayına çarpıp battı. (Bölüm IX. da 83. maddeye bakınız.)

ST. 4 hareketi, 19/20 gecesi geliştirildi ve 1 Norveç, 1 İsveç gemisi Downs'a gönderildi. (M. 01565/40, M. 01607/40, M. 01996/40)

Antwerp'den alınan bir rapor, 1 - ocaktan itibaren hiçbir Alman gemisinin, limana gelip gitmediğini gösteriyordu, Ren nehri donmağa başladığından ST hareketleri de sona erdi.

---

[1] ST. 1, ST. 2, ST. 3.

Bölüm VIII

Düşman faaliyetleri ve karşı tedbirler

63 — Harbin ilk 8 ayında, sözü geçen alandaki düşman faaliyeti, başlıca uçaklar tarafından mayn dökülmesine inhisar etmiştir. Gemilere olan uçak taarruzları, 1940 Ocak ayına kadar ciddî bir şekilde başlamadı ve bölgedeki denizaltı faaliyetleri pek ufak bir çapta oldu. Hücumbotları, mayıs sonuna kadar sahnede gözükmediler.

64 — Muhasamatın arifesinde Alman gemisi Pomona (3457 ton), akaryakıt hamulesile, Hindi garbî havuzlarında bulunuyordu. Bu geminin sıvışmasına engel olmak üzere adım atıldı ise de, 3 - eylûl saat 1100 de gemi mürettebatı, gemiyi ateşe verip, deniz valflarını da açtılar. Saatlerce gemi havuzlara büyük bir tehlike arzetmekle beraber, Londra limanı makamları, yangını söndürmeye ve deniz musluklarını kapamaya muvaffak oldular.

65 — Ekim ayında Krallık bahriyesi gemilerine iki defa uçak taarruzu oldu ise de bunların hiçbiri başarılı olmadı. 7 günü Swarte Bank önlerinde tarama yapan Niger ve Selkirk gemilerine gövdesile denize inen uçaklar tarafından 53° 26′ N. ve 2° 19′ E. mevkiinde bomba ve makineli-tüfekle taarruz edildi. Zayiat olmadı, yalnız makinelitüfek ateşinden hafif hasar oldu. Ayın 18 inde Boreas gemisi, Downs'da patlamıyan iki bomba atan bir deniz uçağı tarafından taarruza uğradı. 7 - Kasım saat 0810 da torpedo taşıyan uçaklar tarafından yapılan ilk hücum, Lovestof'un 70 mil doğusunda vukua geldi ve bir Alman uçağı, Polonya muhribi Blyskavika'ya iskele başomuzluğundan 1000 metre mesafeden bir torpedo attı. Rota değiştirilerek torpedodan sakınıldı ve deniz uçağı düşürülememekle beraber, onunla savaşıldı.

66 — Gemiler kasım ortalarına kadar, az müdahale ve zarar görmüşlerken, bu tarihte Almanlar geniş çapta mıknatisî mayn dökmeye başladılar. Bidayette herhangi bir yeterli karşı tedbirden mahrum oluş, nakliyatta oldukça büyük müdahalelere yol açtığı, gibi, bu müdahaleler şimdiye kadar mayndan emin olduğu kabul edilen yerlere uçakların tecavüzü ile büsbütün şiddetlendi. Bu hal, tarafsız gemilerin, kendilerini tam tertip karartmayı ihmal etmelerinden yardım gören uçaklar tarafından, Downs bölgesinde tatbit ediliyordu.

İlk zamanlar, bir mıknatisî mayına ait belirti, yalnızca geminin berhava olmasile elde edilebiliyor ve bundan sakınmanın tek yolu, yol değiştirmeden ibaret bulunuyordu. Elde Taymis ağzında ancak pek az salim kanal kalmış ve nakliyat yolları, kıyıdan açıklara tepdil edildikçe, hava

himayesi de o derece azalmıştı. Düşman, bu avantaj üzerinde dursa idi, doğu kıyıları nakliyatını tamamile durdurabilir ve bu da çok ciddî bir durum arzedebilirdi. Bereket versin ki; düşman bu yolda hareket etmedi ve sene sonlarına kadar bir kısım mıknatisî maynlar ele geçirilerek, mıknatisî mayına karşı tedbirler üzerinde başarı ümidile çalışabilindi.

67 — Düşmanın havadan mayn döktüğü ilk önce 19 - kasımda görüldü ve ayın 20 sinde geceleyin bir seri, havadan mayn dökme akınları başladı. O zamanlar, ne kıyıda ne de Taymis munsabında bir gözetleme teşkilâtı mevcut değildi. Fakat bereket versin ki; atılan maynlar oldukça iyi bir sıhhatle görüldüler ve bu da birçok hallerde seyrüseferi rapor edilen sahalardan çevirebilmeyi mümkün kıldı. Bu tehlike ile mücadele için âni tedbirler alındı ki; buna, munsapta 3 uçaksavar kruvazörünü istasyoner tutmak ve tarassuda elverişli mevkilere bir kısım «Gözcü» balıkçı gemilerinin tertiplenmesi, Medway ve diğer nehirlerde kıyı nöbetçi teşkilâtının alınması ve dış munsaplarda, mihrak yerlerinde, silâhları 2 Bofors topu olanve ışıldağı kara ordusu personelince kullanılan 3 padıllı mayn tarama gemisi kullanılması, dahildir.

Lâyterlerden kullanılan balon barajları; Krallık hava kuvvetlerince kullanılıyor ve bunlar, Sea Reach, Taymis nehri ve Harwich'te kurulmuş bulunuyordu.

Maynlar, başlıca: Harwich'e, Taymis munsabına ve nehrin Hole limanına kadar olan uzak yerlerine de döküldü. [1]

İlk zamanlar mansapta kullanılmak üzere hiçbir deniz uçaksavar topu elde bulunmuyor ve Krallık hava kuvvetleri, herhangi bir himaye teminine muktedir bulunmuyorlardı. Bu arada düşman uçaklarının mayn dökme hızı, aralık ayı boyunca yüksek kaldı.

68 — 9 - Ocak - 1940 ta düşman, genel olarak konvoy ve gemilere, bomba ve makinelitüfek taarruzlarına başladı. Balıkçılık ve hafif tekneler masun kalmadığı gibi, Müttefik ve tarafsız gemilere ayırt edilmeksizin taarruz ediliyor, ve açık sandallarda sağ kalanlara ateş edildiği her zaman görülüyordu. Düşman, bir başlangıç başarısı sağladı. Krallık hava kuvvetleri, önceleri fazla bir himaye yapamadı ve yegâne karşı tedbir, zayıf mikyastaki bir uçaksavar savunmasından ibaret kaldı.

Ayın 29 ve 30 unda uçak taarruzlarından olan zayiat 4 geminin batmasına 3 geminin terkine, 3 geminin kumsala oturmasına, 6 geminin ciddî surette hasarına ve 7 geminin hafif hasarına ve 87 kişilik insan zayiatına baliğ oldu. Ek olarak, düşman uçakları tarafından ocak ayının 4 günü - sıra ile 11, 12, 29, 30 günleri - 7 hafif tekneye taarruz edildi. Bereket versin bunların hiçbiri hasara uğramadığı gibi mürettebatları da bir zarar görmedi. Diğer bölgelerdeki hafif tekneler ise daha az şanslı çıktılar ve

[1] 51° 31' N. ve 0° 33' E.

bunların bazıları geri çekilerek yerlerine, içlerinde adam bulunmıyan sâbih fenerler konuldu.

30 - Ocakta müteaddit denizaltı savunma ve mayn tarama balıkçı gemisine Hamber güneyindeki alanda, uçaklar tarafından taarruz edildi.

Hava hücumlarının bu ciddî artışına vefa etmek üzere, emniyet gemisi sayısını arttırmak ve eldeki muhripleri geçici olarak yeniden teşkilâtlandırıp doğu sahillerine vermek hususunda her gayret sarfedildi. (31 - Ocak - 1823 A. E.)

69 — Şubatın ilk günlerinde tekmil doğu kıyıları boyunca olan seyrüsefere, fazla başarılı olmıyan bir sıra hava taarruzları yapıldı. Ayın 3 ünde 9 gemiye saldırıldı ise de, yalnız bir gemi ciddî hasar gördü. Ayın 4 ünde balıkçı gemisi ve teknelerinde gemi kaybı olmamakla beraber, insan zayiatı olmuştur. Ayın 9 unda bir gemi Cromer önlerinde, yakın düşen bir bomba ile hasara uğradı, ateş aldı ve terkedildi, neticede gemi Blaheney dolaylarında karaya vurdu.

Lovestof ve Flamborough Head arasında balıkçı gemilerine ve münferit gemilere hücumlar yapılmakla beraber, konvoya başarılı taarruzlar yapılamadı. Milford Queen (K. nı Yd. Yzb. Padley) e 21 - şubatta Lovestof önlerinde tarama yaparken, iki uçak tarafından taarruz edildi ki; gemi uçakları Lewis tüfekleri ile tardetti ve bir uçağa da vuruşlar sağladı.

Raporlar, başlıca taarruza uğrayan teknelerin, ziya gösteren veya duman yapan gemiler olduğunu göstermiştir. Bir genel kusur da, çok parlak dümen suyu feneri taşımaktı.

70 — Mart ayı içinde İngilterenin doğu kıyıları boyunca kuzeyde oldukça uzak noktalardaki konvoylara hava hücumları yapılmışsa da, bahis mevzuu Nore bölgesinde, değil konvoylara hattâ bağımsız seyreden gemilere dahi hemen hiç taarruz edilmemiştir. Yegâne denizaltı başarısı da, bir tarafsız geminin batırılmasından ibaretti.

9 - Martta düşmanın havadan 3 mayn dökme akını oldu ki; bunlardan biri, Edinburgh kanalında ve ikisi Barrow Deep'te oldu.

6 - Mart saat 1910 da Mallard gemisi (K. nı Bnb. Graham) ve Pintil (K. nı Önyzb. Hill Walker), tek bir uçak tarafından Lovestof önlerinde 52° 28′ N. ve 2° 25′ E. de taarruza uğradı. İki ayrı taarruzun her birinde ikişer bomba atılmakla beraber, bunlar hedefi bulmadı. Düşman her iki geminin 4 pusluk toplarını kullanmasına yeter bir alçaklıkta uçuyordu; böylece, Malard'ın iki atımının uçağı sarstığı ve uçağın poyraza doğru kuyruğundan duman çıkararak kaçtığı görüldü. Her iki gemi de zarara uğramadı. (M. 04986/40)

Ayni gün az sonra iki hafif tekne de taarruza uğradı ise de bunlar da bir hasar görmediler.

22 - Mart saat 0715 te Harwich'in Rough - Buoy açıklarında iki Heinkel uçağı tarafından taarruza uğrayan William Wesney gemisi, uçaklarla savaşa girişti ve uçakları bir hasar veremeden defetti.

Martın son yarısında ikisi İngiliz ve biri Felemenk gemisi olmak üzere 3 balıkçı teknesi uçaklar tarafından bomba ve makinelitüfek taarruzuna uğradı. İngiliz balıkçı gemileri de Norfolk önlerinde taarruza uğradı. 2 kaptan da yaralandı ise de maddî hasar hafifti. Felemenk teknesi, daha az talihli çıktı ve bu gemi Harwich önünde de taarruza uğrayarak, bomba ile iki tam isabet neticesi olarak battı. Kaptanla bir tayfa öldü ve diğer iki kişi de sandallarında donarak öldüler.

71 — Nisanın ilk yarısı pek sakin geçmekle beraber, bedir dönemine raslıyan, ayın ikinci yarısında, düşman yeniden geniş bir mayn dökme taarruzuna başladı ve konvoylarla teker gemilere müteaddit makinelitüfek taarruzları yaptılar.

B u mayn dökme akınları, Edinburgh ve Tongue fener dubalarının yerlerinin, Alman havacılarının bunlara seyri alâmet olarak kullanamaması için müteakıp mehtap döneminden önce değiştirilmesini gerektirdi. Diğer fener dubalarının yerleri de benzer şekilde ve muhtelif günlemeçlerde değiştirildi.

Wolsey gemisi (K. nı Bnb. Campbell) tarafından emniyet yapılan bir FN konvoyuna 20/21 - nisan gecesi Cress - Sand fener dubası dolaylarında iki defa taarruz edildi ise de verilen zarar ihmal edilir derecede oldu. 22/23 - gecesi Lovestof önlerinde diğer bir FN konvoyuna da taarruz edildi. Ayın 21 inde gündüz hücumlarından biri esnasında 16 sayılı hücumbotu, 2 adet alçak uçan uçak ile Barrow Deep'de savaşa tutuştu.

Taymis munsabındaki uçaksavar gemileri müteaddit kereler, düşman uçakları ile savaştılar. 22/23 - gecesi (Nisan), bir düşman uçağı, güney Edinburgh kanalında Golden Eagle gemisinin 100 yarda mesafesi dahilinde suya indi, ve bu geminin kıç tarafından geçti. Fakat kıç ışıldağın bozulması üzerine kurtulmağa muvaffak oldu. Bu tecrübenin sonucu olarak, her uçaksavar gemisinin kıç tarafında, suya konan uçaklara, derhal açılıp taarruza hazır olmak üzere bir hücumbotuna mevki aldırıldı.

72 — Dover boğazındaki mayn barajına rağmen, düşman denizaltıları bazen İngiliz kanalına girmeyi denediği gibi 13 - şubatta bir denizaltı, top ateşi ile Somme önlerindeki Cayeux'nün karayelinde; bir Fransız balıkçı botuna taarruz etti.

Bir nöbetçi geminin mevki tuttuğu Downs'da zaman zaman taarruzlardan zarar gördü. 7 - Martta saat 1940 ile 2005 arasında Ramsgate nöbetçi gemisi Lormont (K. nı Önyüzbaşı Smithies), Sun VII römorkörü (K. Yd. Yzb. Ramus) ve Downs'daki ticaret gemilerine tek, alçak uçan iki motorlu bir uçak tarafından taarruz edildi. Lormont'un yakınlarına üç bomba ve Dower Abbey yakınlarına da iki bomba düşürüldü ve bu

sırada bu ve diğer gemilere makineldітüfek ateşi açıldı. Hiçbir hasar alınmadığı gibi, zayiat ta olmadı. Uçaksavar Bren ve Lewis topları ve Bren topları ile açılan şiddetli bir ateş, düşmanı püskürttü.

28 - Mart saat 2015 te Fransızların 11 inci muhrip filotillâsı, Oetend önlerinde iken uçaklar tarafından taarruza uğradı. 17/18, 20/21, ve 22/23 - nisan geceleri Downs'a düşman havadan mayn dökme akınları yaptı. Mehtap ve iyi görüş ile, uçakların seyir fenerlerinin zaman zaman yanması birleşince, maynların çoğunun nereye atıldıklarının anlaşılması mümkün oluyordu. Bu hal arama ve nakliyatı kurtarmayı kolaylaştırdı. Muhtelif gemiler tarafından, belirli isabetler elde edilememekle beraber, uçaklar ateş altına alınmıştır.

73 — Harbin ilk 6 ayı içerisinde Portsmouth komutanlığı, Portland ve Newhaven önlerindeki, sıra ile - Q 238 ve 179 - şüpheli iki mayn tarlası hariç olmak üzere, düşmanın mayn dökme faaliyeti ile güçlüğe uğramadı. Martın ilk günlerinde bundan başka hâsıl olan yegâne mayn derdi, büyük sayıda ve bazılarının Alman maynı olduğu rapor edilen Beachy Head ile Cap d'Antier arasında bulunan serseri maynlar oldu.

Bölüm IX

Zayiat [1]

74 — Sözü geçen bölgede Krallık gemilerine olan zayiat, harbin ilk 8 ayında, nisbeten az olup, bunun da başlıcası maynlar yüzünden tevellüt etmiştir. Bu meyanda 3 muhrip, 1 hızlı mayn tarama ve 6 balıkçı gemisi kâmilen batmış ve bir mayn dökücü maynla fena halde hasara uğramıştır. [2] Dover bölgesindeki iki balıkçı gemisi müstesna, bütün bu kayıplar, Nore komutanlığında olmuştur. Düşman su üstü teknelerile bir çarpışma olmadı.

75 — 13 - Kasım - 1939 saat takriben 0525 te Adventure mayn dökücü gemisi (K. nı Albay Halfhide) Taymis munsabında mayına çarptı. [3] İnfilâk iskele tarafında ve tam köprüüstü hizasında vukua geldi. Bütün civar bölmeler şiddetle ve baş köprü de ayrıca hasara uğradı. Bundan sonraki iki saat içinde alınabilen tekmil yaralılar Basylisk gemisine (K. nı Bnb. Richmond) taşındı. - Bu gemi himaye yapan muhriplerden biri olup - 62 yaralı adam almıştır. Adventure bundan sonra kendi kuvvetile ilerliyerek, ayni gün öğleden evvel, Sheerness'e vardı. Zayiat: 17 ölü, 8 kayıp ve (3 ü ciddî surette olmak üzere) 69 yaralıdan ibaretti. Vak'adan az önce paravanlar atılmışsa da, iskele paravan, çaparız olduğundan, bu kurtarılıncaya kadar, gemi de mayına çarpmıştır. (M. 054733/39)

76 — 13 - Kasım saat 0810 da Blanch gemisi (Komutanı Önyzb. Aubrey) Adventure'e himaye yapmakta iken, ayni noktanın 1.5 mil keşişlemesinde ayni şekilde mayına çarptı. İnfilâk kıçta oldu. Üst güverte yırtıldı ve makine dairesile alt güvertenin su ettiği görüldü. Muhrip, Fabia römorkörü tarafından yedeğe alındı ve Sheerness'e doğru iyice bir şekilde ilerliyordu ki; saat 1000 sıralarında, albura oldu ve Spit şamandırasının poyrazında battı. Kurtulanlara, römorkör ve balıkçı gemilerile süratle yardım edildi ve sağ kalanlar Ramsgate'e çıkarıldı. Gemi mürettebatı tarafından gösterilen maneviyat mükemmel, olarak rapor ediliyordu. Mayn infilâkının sonuçlandırdığı kayıplar: 3 subay ve 8 er yaralı, şeklindedir.

Basilisk gemisinden verilen bir haberin mânasının yanlış çözülmesi ve gemilere gereken ikaz haberinin verilmesindeki gecikme de dahil olmak üzere bazı şartların birleşmesi ile Ponzans gemisi (1346 ton) ayni noktada mayına çarparak battı. (M. 014733/39)

---

[1] Uçaklarla olan cfak veya hiç zayiatsız karşılaşmalar hazfedilmiştir.

[2] Bir balıkçı gemisi bir İngiliz mayn tarlasında batmıştır.

[3] Tongue fener dubası = (51° 29' N., 1° 28' 2" E.) in 3,1 mil mesafe ve 118 cihetinde

77 — 20 - Kasım saat 1023 te Mastiff gemisi (K. nı Önyüzbaşı Ouvry) ayni mahalde bir mayına çarparak, battı. 5 kişi kayboldu ve sakatlanan diğer 4 kişi Nargate cankurtaran botu tarafından karaya çıkarıldı. (M. 01490/39 : C. W. 170/40) [1]

78 — 21 - Kasımda Gibsy gemisi (K. nı: Önyüzbaşı Grossley) Harwich'ten ayrılırken mayına çarptı, muhribin beli kırıldı ve kumsala oturtulmakla da tamamile kaybedildi. Zayiat: 40 er kayıp, 21 subay ve er yaralıdır. Önyüzbaşı Grossley de ertesi gün öldü. (M. 014969/39)

79 — 6 - Kasım saat 1032 de Washington gemisi bir infilâkla (Muhtemelen mayn) Caister önlerinde battı. 7 kişilik can kaybı oldu. (M. 016449/39)

80 — 10 - Kasım saat 1500 te Ray of Hope gemisi (K. nı Yd. Sb. Hayes) Tongue fener dubası önlerinde tarama yaparken Arz : 51° 29′ 7″; Tul : 1° 25′ 8″ E. de maynla berhava oldu. 3 kişi kurtuldu, 4 kişi öldü, 5 kişi kayboldu.

81 — 11 - Ocak - 1940 ta Olimpia gemisi (Yd. Kap. Hall) ve gözcü balıkçı gemisi Venture (K. Yd. Yzb. Bennett) havadan bombardıman edildi. (İki gemiye de Haisborogh önlerinde dörder bomba atıldı). Her iki tekne de yedeğe alındı. Olympia'da bir Dz. topçu eri ölmüştü.

82 — 12 - Ocakta Cromer önlerinde yapılan bir uçak taarruzu esnasında bir bomba isabeti alarak Hammond Knoll fener dubası yanında meçhul bir balıkçı gemisinin infilâk ettiği görüldü. Bu teknenin sonradan Grimsby'ye ayın 14. ünde vâsıl olması gereken Valdora balıkçı gemisi olduğu kabul edildi. Gemiden kimse kurtulmamıştır.

83 — 19 - Ocak saat 1230 da Grenville gemisi (K. nı: Albay Greasy) ST. 3 harekâtından dönmekte iken (62. maddeye bakınız) Kentish Knoch fener dubasının 090 cihet ve 25,5 mil mesafesinde ve ilân edilen maynlı bölgenin hemen güneyinde [2] (51° 39′ N. ve 2° 22′ E.) mayına çarptı. Gemi ikiye ayrıldı ve iki dakika içinde iki kısım da hemen hemen şakuli bir durum aldı ki; bu sırada pruva, suyun 60 kadem yukarısında ve kıç ta su ile beraberdi. Mürettebatın çoğu denizde bulunuyordu. Refakatteki diğer iki muhrip - Grenade (Bnb. Boyle) ile Griffin (Önyüzbaşı J. Lee Barker), sağ kalanları toplamağa yaklaştıkları vakit, bunlar yüksek bir cesaret ve maneviyat gösteriyorlardı. 15 subay ve 102 er kurtarıldı. Zayiat: 8 er ölü, 73 er kayıptır. Önyüzbaşı Coleridge, er Fenwick ve James'in cesaret ve görevseverliği, tekmil su bombalarının, geminin kıç tarafı suya gömülünceye kadar «Emniyet» e alınmasını mümkün kıldı ve böylelikle birçok insanın hayatı kurtuldu.

[1] Haftalık deniz kuvvetleri notları (No. 11): 1 er ölü, 5 kayıp, 3 yaralı göstermektedir.

[2] Grenade gemisi mevkii 2° 17′ E. olarak veriyor.

Saat 1442 de sağ kalanlar toplanırken, Grenade ve Griffin gemilerine yakın diğer bir infilâk vukua geldi ki; buna, su derinliği 20 kulaç olmasına rağmen bir mıknatisî maynın sebep olduğu kabul edildi.

Admiraltının kişiye özel bir filo emrinde, son defa, can yeleklerinin suya girilmeden önce şişirilmemesi tavsiye edilmişti. Halbuki bu sefer su sühunetinin 40 Fahrenhayt ve hava sühunetinin de donma noktasının epeyi altında olmasından can yeleğini, bir defa suya girince şişirmek hemen hemen imkânsız olduğundan, yukarıdaki talimat iptal edildi. (M. 01472/40 M. 01996/40 : C. W. 3227/40)

84 — Düşman uçakları doğu kıyılarında faal bulunmalarına devam ettiler. 20 - Şubat saat 1145 sıralarında, az bir rü'yette Solon gemisi (K. nı Önyzb. Gillet) Yarmouth önlerinde 56 No. lı şamandıra yanında iki alçak uçan uçak tarafından taarruza uğradı. Düşmanın ilk atımları, bu balıkçı gemisinin Lewis tüfeği ile telsizini hareket dışı bıraktı ise de, yaralı, top plâtformu dışına kaldırılır kaldırılmaz, tüfekler ve baş 12 puntlukla ateş açıldı, görünürde bir sonuç alınamadan cem'an 10 atım atıldı. Hücum 20 dakika sürdü, birçok ufak bombalar çoğu boşa giderek düştü, yalnız bir yangın bombası o da patlamaksızın gemiye isabet etti. Önyzb. Gillet ve ikinci lostromo makinelitüfek mermisi ile yaralandılar. Uçak ayrılınca, balıkçı gemisi de kendi makinesi ile Yarmouth'a döndü. Her defasında da taarruzlar bu gemiye kıçtan yapılmakla beraber, daima dümeni alabanda ederek, düşman, bombasını atmadan önce kemereye alınmaya yetecek bir vakit bulunuyordu. (M. 04057/40)

85 — 16 - Mart günü saat 1045 te Maide römorkörü (K. Utting) muhtemelen Margate doğusundaki mayn tarlasında İngiliz maynlarından birine çarptı. (51° 25′ 30″ N. 1° 45′ 10″ E.) 3 kişi kurtulmakla beraber, kaptanla 5 er kayboldu. (M. 05412/40)

86 — 30 - Nisanda 4 üncü mayn tarama filotillâsının seri mayn tarama gemilerinden biri battı. Bu gemi Dunoon gemisi (K. nı Önyzb. Barcley) olup, saat 1715 sıralarında Smith Knoll fener dubasının 5 mil doğusunda bir mayına çarpmıştı. [1] Gemi 40 dakika geçtikten sonra battı. Ön tarafta bulunan herşey tamamen harap oldu. Köprü, dümen kamarası, baş direk, tamamen kayboldu ve geminin bu kesimindeki kimselerden biri bir daha görülmedi. Önyüzbaşı Barcley, 2 subay ve 24 er öldüler. Dördü ciddî surette sakatlanan 42 sağ kalan kimse, birlikte çalışan Elgin gemisi tarafından Yarmouth'a alındı. Öğleden sonraki sürede, Dunoon gemisinin tarama telleri iki defa, her halde infilâkla tarama tertibatını kesen bir tertip tarafından kesildi. M. 08358/40 : M. 9250/40)

87 — Şanslı olarak, havuz onarımını gerektirecek gemi çarpışmaları, sık sık olmuyordu. Nore komutanlığında marta kadar bu gibi kazalar olmamakla beraber, bu tarihte P. karakolundaki (Southvold'den dış Gab-

[1] 52°45′ N. ve 2° 45′ E.

bard'a olan karakol) teknelerle FS konvoyu gemileri arasında iki defa müsademe vukua geldi. Bu çarpışmalardan ilki, ayın 7 nci günü saat 0615 te oldu ve bunda Mallard gemisi ciddî surette hasara uğradı ve onarım için Londra'ya gitmek zorunda kaldı. İkinci çarpışma, 13 günü saat 0320 de vukua gelip, bunda da Guillemont gemisi baş tarafından fazla hasar almamak üzere delindi.

Dover'de:

88 — Dover komutanlığında can kaybı olmaksızın yalnız iki kaza oldu. 22 - Kasımda Aragonit balıkçı gemisi (K. Miles) Downs'da South Broke şamandırası açıklarında maynlandı ve Deal digavsing istasyonundan 1 mil uzaklıkta battı. Gemide 4 yaralı bulunuyordu.

89 — 15 - Mart saat 0255 te denizaltı savunma karakolu boğazda iken Peridot balıkçı gemisi (K. nı Burgess) 50° 57′ N.; 1° 29′ E. noktasında [1] serseri mayn olduğu sanılan bir mayına çarptı. Peridot yedeğe alındı ise de 0945 te Dover önlerinde 51° 06′ N.; 1° 25′ E. de âni olarak battı. Gemide insan kaybı olmadı.

90 — Deniz kuvvetlerinde 3 kaza vukua gelmiştir. Bunlardan birinde bir İngiliz muhribi, ikisinde de Fransız harp gemileri kaza geçirdiler. 6 - Şubatta Fransız karakol teknesi Veteran, kesif bir sis esnasında kablo gemisi Alert tarafından mahmuzlanarak battı ki; bu esnada kablo gemisi, Fransız kıyıları açıklarında 16 ve 17 numaralı denizaltı ihbar kablolarını dökmekte bulunuyordu. Can kaybı olmadığı gibi Alert de pruvasından ancak hafif bir hasar aldı.

20 - Şubatta Keith gemisi Dover'de Sandhurst gemisinin bordasında yatarken Gülzar yatı tarafından mahmuzlandı ve onarım için Chatham'a gitmek zorunda kaldı.

26 - Nisanda iki numaralı Luptan rapor edilen şüpheli bir geçişi incelemekte iken Fransız denizaltı avlama balıkçı gemisi Lorientaise, Dover boğazında saat 1255 te bir temas üzerine South Goodvin fener dubasının üç üç çeyrek mil lodos tarafında bulunurken bir su bombası attı. Temasın 15 - martta batan Peridot balıkçı gemisinin leşine ait olması mümkündü. Zira sonradan satha «Denizaltıya ait olmıyan» bazı enkaz çıkmıştır. Lorientaise, infilâkla fena halde hasara uğradı ve su bombası belki de Peridot'un leşi üzerinde bulunan su bombalarını da iştial ettirdi. İki numaralı Luptan rapor edilen geçişin, sonradan yatlardan birine ait olduğu anlaşıldı.

Portsmouth'da:

91 — Portsmouth komutanlığında veya daha ziyade, Portland ast komutanlığında yegâne zayiat, Ford'daki Krallık deniz uçak istasyonun-

[1] Mayn tarama özeti: (No. 22) 50° 27′ N. gösteriyor.

daki bir Shark uçağından ibaretti ki; bu da, 16 - mart saat 1532 de St. Albans Head'den 10 mil mesafede denize mecburî bir iniş yapmıştır. 3 kişilik mürettebat, ufak bir vapur tarafından kurtarılmıştır. Vapur, uçağı yedekliyerek Portland'a getirmek istemişse de, uçak 1720 de battı.

Batı yaklaşma yoları komutanlığı:

92 — Batı yaklaşma yolları komutanlığında, ticaret gemileri ile çarpışarak iki muhrip battı. Bunlardan biri Veteran gemisi olup, bu gemi 11 - martta OA. 107 konvoyuna himaye yaparken Starpoint'de siste çarpışan Clan Stuart gemisini arama emri verildi. Clan Stuart battı ve Veteran henüz onu aramakta iken Star burnunun 176 cihet ve 10 mil mesafesinde (Yine OA. 107 konvoyundaki) Horn Shell İngiliz gaz gemisi ile çarpıştı. Veteran hasarlı bodoslaması ve eğrilmiş bölmesi ile Plimouth'a döndü. Gemide insanca zayiat yoktu. 12 - Martta Wren gemisi de Lizard burnunun 180 cihet ve 16 mil mesafesinde bulunurken, İngiliz gaz gemisi Lacklon ile çarpışarak bodoslamasını hasara uğrattı. Hasar, su hattı üzerinde olduğu halde gemi Plimouth'a döndü. Her iki muhrip te haftalarca cephe görevi dışı kaldı.

93 — Konumuz olan harbin 8 ayı zarfındaki harp gemisi zayiatı pek ciddî olmayıp, ticaret gemilerine verdirilen kayıplar, asıl büyüktür. İlk zamanlar Nore komutanlığındaki en büyük tehlikeyi harp kanallarındaki veya Southend'deki demirli veya Downs'taki gemilere su üstü kuvvetlerile yapılacak taarruzun teşkil ettiği düşünülmüştü. Southend, burası, İngiliz gemilerinin bir toplanma noktası olduğundan tehlikeli görülüyor ve o zamanlar, başlıca tarafsızlar tarafından kullanılan Downs, düşman hareketlerinden az zarar görüyordu. Bununla beraber konvoyların, geceleyin harp kanallarında, Norfolk kıyısı önlerinde kum bankları himayesinde geçebilecekleri umulmuştur.

Bununla beraber Almanlar, bu sularda başlıca silâh olarak maynı kullandılar ve kasım ayı ortalarında şiddetle mayn dökme hareketlerine başladılar ki; bu hal, az sonra batan gemilerde bir artma sonucu verdi. Bununla beraber kasımdan sonra bu kayıp miktarları yine azalmıştır. Konusu edilen bölgede, düşman hareketleri ile batan gemilerin tutarı sayısı: (301,101 ton) luk 92 gemi olup, bunlardan 79 gemi (Yüzde 85.9) maynla batmış, yalnız 6 gemi (Yüzde 6.5) denizaltılar ve (Yüzde 7.6) sı uçaklar tarafından batırılmıştır. Batan İngiliz gemilerinin yabancı gemilere nisbeti, 49 gemi (149.262 ton) un 43 gemiye (151,839 ton) a nisbeti gibidir.

Çeşitli tipte düşman hareketlerinin sebep olduğu ilk kayıpların günlemeci şöyledir: Maynlar = 10 - eylûl; Denizaltılar = 7 - aralık; uçaklar = 10 - ocak.

Konusu edilen bölgede baliğ olan İngiliz gemileri hasarı 108,875 tonluk 18 gemi olup, bunun 76,728 tonluk dokuzu maynlarla ve 32,147 tonluk

9 u uçaklar yüzünden hasara uğramıştır. Elde, yabancı gemilerin hasarını gösterir güvenilir bir istatistik yoktur. Yukarıdaki rakamlara, sebep ve yerleri bilinmiyen ve Kuzeydenizinde kaybedilen bir yabancı gemi ile 9 İngiliz gemisi dahil değildir. (A. eki ile 2 sayılı krokiye bakınız.)

Bu kayıpların çoğu, Nore komutanlığında vukua gelmiştir ki; burada Taymis munsabındaki kanallar, Alman mayn dökücü uçakları için uygun bir yer oluyordu. Kayıpların başlıca sebebi düşman hareketlerinden doğma olmakla beraber gemilerin maynlı sahaya girmelerinden doğan kayıplar da olmuştur.

94 — Ve yine, pek yakınlarda bir mayn patlaması sebebile gemilerin vakitsiz olarak terkedildiklerini gösteren olaylar da vardır. Meselâ; 4 - şubatta Sunk fener dubasının 6 mil açıklarında Fransız kömür gemisi Marie Dawn (2,157 ton) muhtemelen İngiliz derin su mayn barajına demirlediğinden, Fundo esnasında bir maynı patlattı. Kaptan, hasarının derecesini tayin etmeden, seyrüsefere tehlike vereceğini düşünerek derhal geminin terki emrini verdi ve kinistinleri açtırttı. Biri ölü ve biri de yaralı olan iki kişi dahil, 29 mürettibi ile Harwich'e çıktı. 6 saat sonra, terkedilmiş gemi, Sunk fener dubası önlerinde hâlâ yüzüyordu ki; bunun üzerine römorkörlerle limana getirildi. Sunk fener dubası (Arz 51° 53' N.; T. 1° 42' E.)

Diğer bir olay da İtalyan gemisi Mirella (5,340 ton) un başından geçmiştir. 1 - Mart saat 0200 de bu gemi Admiraltıya denizaltıya atfedilen bir infilâkla ciddî surette hasara uğradı. Gemi kaptanı infilâk sırasında geminin üzerinde yol olduğunu bildiriyordu, bununla beraber Nore başkomutanı, bu geminin daha ziyade demirli ve herkesin aşağıda olduğu fikrinde idi. Bir akşam önce de iki karakol teknesi Mirella'yı demirli görmüşlerdi. Ayın 1 inci günü erkenden karakol gemileri Mirella'nın yine demirli olarak bu sefer yanmakta olduğunu tesbit ettiler. Mirellâ, 2/3 gecesi (Ayni noktada) battı.

95 — Düşman uçakları tarafından herhangi bir paraşütlü mayn atıldığı takdirinde, bunun mümkün olan en kısa zamanda haber verilmesinin önemi, ticaret gemisi kaptanlarınca, her zaman lâyıkı ile takdir edilmiyordu. Bilfarz, 22 - nisan günlemecinde FN konvoyu ile seyretmekte olan Taymis munsabına maynlar atıldığını gören Duncarroon gemisi, bunları 28 günü Tyne limanına varıncaya kadar rapor etmedi. Ayın 25 inde FS. 153 konvoyunda bulunan Margan Abbey (2,470 ton) gemisinin doğu Knob şamandırası dolaylarında bir mayına çarpması, bu gecikmeye atfedilebilir.

96 — Şubat 940 sonuna kadar Alman uçakları, faaliyetlerini, doğu kıyılarındaki seyrüsefere inhisar ettirdiler ve İngiliz kanalında Dover batısında harekât yapmadılar. Ancak martta, Portsmouth komutanlığına ait sularda harekâta başladılar. 2 - Mart saat 0545 te İngiliz gemisi Domala

(8441 ton), gemide Almanyadan uzaklaştırılan 143 İngiliz Hintlisini taşıdığı halde bombalandı ve Wight adasının Katerin burnunun 30 mil doğusunda (59° 27′ N.; 1° 33′ W.) mevkiinde vasatında yangın çıktı. 3 ayrı alçak ufkî bombardıman taarruzunda atılan 4 bombadan ilk 3 ü gemiye isabet etti. Kazazedeler, gemi filikaları ile ve Viscount gemisinin (K. nı Önyüzbaşı Townsend) salları - Viscount gemisi o zaman OA. 102 konvoyunu toplamak için Plimouth'dan Downs'a geçiş seyri yapıyordu ve Kingstone Agate balıkçı gemisi tarafından kurtarıldı. Muhrip aborda olmuşsa da, kalın denizler, bodoslamasını hasara uğratarak, açılma zorunda kalmıştır. Hintlileri gemiye atlatmakta büyük müşkülât çekildi. Bunlar belliki gerçek bir panikten ziyade, şaşkınlık içinde idiler. Bir saat önce ayni uçak tarafından bombalanan Felemenk gemisi Jonge Willem (1632 ton) bir hasara uğramadan, filika ve sallardan 3 ölü ve 51 sağ kalanı topladı. Hepsi 295 olan yolculardan 196 kişi kurtarıldı.

İlk görüldüğü zaman, seyir ve diğer fenerlerini göstermekte olan uçağın, dost uçak olduğu sanılmış ve 12 puntluk topun, ilk isabet alınıncaya kadar donatılması hususunda bir gayret gösterilmemişti. Bu toptan 3 üncü hücumdan sonra, ancak bir atım atıldı. Bu sıralarda bazı ticaret gemisi kaptanları, kendi silâhlarını tehlike sahasında daima tam mürettebatlı tutmak işinde gevşek davranmağa mütemayildirler. Bu olayda, cezasını, kendi hayatının fedasile çekmiş olan kaptan, her halde kanalın bu kadar uzağında, düşman uçaklarına karşı herhangi bir özel ihtiyatî tedbir almağa lüzum görmemişti. Terkedilmiş gemi yedeğe alınarak Yarmouth mersası içine Wight adasına getirilerek ayın üçünde buraya demirlendi. Ertesi gün gemi Liwington'da kumsala oturtuldu ve yangını sönmesi için su bastırıldı. Gemi ayın 15 inde yeniden yüzdürüldü ise de, sonradan ayın 27 sine kadar havuz bekledi. Vak'a aninde 40 kademden fazla su çeken Domala gemisini Needles kanalından seyrî yardımların kaldırıldığı bir vakitte limana getirmekte Önyüzbaşı Pilditch ve Achate gemisi (K. Bnb. Gardner) subay ve eratı, Stelvart Revue ve Southampton limanı römorkörü Clausentum fazlasile takdir edildiler. Aynı şekilde, sağ kalanları kurtaran Viscount, Jonge Villem de övüldü.

97 — 20 - Mart saat 2233 te 5,439 tonluk Barn Hill gemisi bombalanarak Beachy Head'in kıble lodosunda 3 mil kadar mesafede ateş aldı. Bu gemi, HX. 25 A. konvoyuna bağlı iken, taarruz zamanında konvoyun refakatinde bulunmuyordu. Gemi, Langney burnunda kumsala oturtulmakla beraber, tekmil kurtarma ameliyesi, yükler meyanında karpit ve kereste bulunmasından fayda vermedi. Kurtarma işi 26 ncı günü terkedilerek gemi de bu suretle tamamen kaybedildi.

98 — Portland Ast komutanlığı, düşman su üstü teknelerince zarar görmemekle beraber, düşman faaliyetinin müspet emareleri, 3 tarafsız teknenin hepsinin birden Shambles fener dubası yakınlarında batmasile

kendini göstermiştir. Bu kayıplar sıra ile 15 - eylûl, 7 - ekim ve 22 - kasımda vukubulmuş ve muhtemelen denizaltılar tarafından dökülen mıknatisî maynlarla vukubulmuştur. Maamafih bu işte uçakların rolü olması ihtimali de tamamen yoktur denemez.

Bölüm X

Uçaklarla işbirliği

99 — Harbin başındanberi gemilere karada üslenmiş uçaklar tarafından mümkün oldukça himaye temin edildi ise de, bu önemli görev için, uçak alanları ve eldeki uçak sayısı ilk zamanlar pek mahdut olup, av uçakları ancak bir gemi veya konvoydan, gerçekten taarruzuna uğradığına dair bir rapor alındığı zaman gönderiliyordu. Bu sebepten bu avlar, daima vaktinde yetişemiyorlar ve gemilere pek yardım etmiş olmuyorlardı.

Meselâ; 2 - martta, düşman hava faaliyet sahasını oldukça mühim bir mesafe dahilinde, kanalın aşağılarına temdit ettiği vakit, Dover Üs. K. Tümamiral, düşman uçaklarının kendi bölgesinde faal bulunduğu sabah erken saatlerinde, bol miktarda evvelden ikaz vakti olmasına rağmen, kendi avlarımızın, düşman uçakları ortadan kayboluncaya kadar görünmediklerini, rapor ediyordu. Üs komutanının fikrine Portsmouth başkomutanı tarafından da iştirak edilmiş olup, bu zat ta, iki hizmet arasında tatmin edici bir işbirliği derecesi olmadığına kani idi. Diğer yönden, av komutanlığı, istasyonlarına verilen parakete hesabı mevkilerindeki yanlışlıkların da, uçakların tehdit olunan gemilere yetişmesini geciktirdiği, zikrediliyordu. Av uçağı pilotları da, seyir fenerleri göstermelerine ve gündüz Fleşing kullanmalarına rağmen, dost gemilerin kendilerine ateş açtığından şikâyet ediyorlardı.

100 — 9 - Marttan sonra doğu kıyıları ile, mayn barajı arasındaki balıkçı gemisi ve ticaret gemilerinin gece ve gündüz, dost olduğu anlaşılmıyan ve kendilerine tüfek menzili (850 yarda) dahiline yaklaşan her uçağa ateş açmaları yetkisi verildi ve uçaklara da, herhangi bir geminin 1500 metreden daha yakınına sokulmaması ihtar edildi. (A. E. 8 - mart 2116) Fransızlarla müşavere edildikten sonra, yukarıdaki sahanın kanalda Dungeness'e kadar temdidi teklif edildi. (Dover Üs. K. tümamiralin 17 - mart gün ve 1705)

11 - marttan sonra tekmil dost uçakların, Kuzeydenizi üzerinde uçarken 4 derece batı tulünün doğusunda ve kuzey Fareland'ın kuzeyinde; seyir fenerlerini söndürmeleri emredildi. Bununla beraber denizden gelerek, kıyıdan girerken seyir lâmbalarının yanık bulundurulması yine devam edecekti.

101 — Doğu kıyılarındaki silâhsız teknelere hava taarruzlarının başlamasından sonra, bu teknelerin mürettebatına mümkün olan her manevî yardımın yapılması arzuya değer görüldü ve hava nezareti de buna uygun

olarak gündüz müddetince Smith Knoll ile Cromer arasındaki hafif teknelerin civarında av bulundurulmasını, bunların alçaktan uçmalarını ve tanınma işaretlerini mürettebata bildirmelerini sağladı.

102 — Nisan ayı başlarında, avlarımızın âdetleri veçhile: «Doğu kıyıları konvoyları etrafına yaklaşıp gösteriş yapmalarının, bunlara ateş açıp açılmaması hususunda tereddüde sebebiyet verdiği» nden müteaddit şikâyetler yapıldı. Nore başkomutanlığının 3 - nisan gün ve 1157 sayısında, bu gibi hareketlerin son derecede yanlış ve emniyete mugayir olduğu ve İngiliz uçaklarının tanınma alâmetlerinin zaman zaman değişmesinden, denizaşırı yerlerden gelen bir gemi kaptanının bu husustaki son bilgilerden haberdar olamıyacağı belirtildi.

103 — Talim yapan Krallık hava kuvvetleri uçaklarının, maksadı daima deniz komutanlıklarına haber vermemeleri de güçlükler doğuruyordu. 28/29 - Mart gecesi Harwell uçak alanından kalkan bir uçak, karanlıktan sonra Lyme Bay'de tenvir paraşütü atma talimi yaptı. Bu talimlerin yapılacağı hakkında Portland deniz K. lığınca önceden bir bilgi alınmadığından, atılan tenvir paraşütleri, o sıralarda bir uçağın da kaybı rapor edildiğinden, ya su üzerindeki bir uçağın veya bir geminin tehlikede olduğu anlamına alındı. Bunun neticesinde, lüzumsuz yere, Exmouth, cankurtaran gemisi ile bir denizaltı avlama balıkçı gemisi sonuçsuz ve beyhude bir aramada bulundu.

Bölüm XI

Ticaret gemileri v. s. de savunma teçhizatı

104 — Ticaret gemilerinin savunma silâhlarile donatılmasına, harbin patlaması ile birlikte başlanmış olmakla beraber, eğitimli personelin ve silâhların ve bilhassa bu gemiler için makinelitüfek ikmali pek gayrı müsait durumda idi. İkmal durumunun müsaadesi nisbetinde silâh sağlanmış olmasına rağmen, her geminin bir kısım silâhlarla teçhiz edilmesine kadar oldukça büyük bir zaman geçti. Bu işte Okyanus seferi yapan gemiler tercih edilmekte ve birçok daha ufak kıyı vapurları ve balıkçı tekneleri, düşmanın Kuzeydenizi ve diğer yerlerde uçak taarruzları başladığı zamanlarda, henüz herhangi bir savunma vasıtasından tamamile mahrumdular.

Gediği kapatmak amacile, ordu yardıma çağırıldı ve 27 - şubatta harp dairesinde alınan bir tertibata göre iki kara erini barındırabilecek teknelerin ve kıyı vapurlarının bir Bren veya Lewis tüfeği ile takviyesi sağlandı. Bu tertibat, aslında ancak iki üç aylık bir süre için düşünülmüşken, sonradan o kadar iyi sonuç verdiği anlaşılmıştır ki; bunun üzerine alınan tertipler daha ziyade genişletildiği gibi, daimî olarak ta kalmıştır.

Bidayette eldeki yegâne makinelitüfekler Lewis makinelitüfekleri olup, ticaret gemilerinin savunma himayesini ıslah etmek için, gemilere ordudan verilen ve Lewis tüfeklerini kullanmasını bilen Bren makinelitüfek erlerinin bulundukları gemi mürettebatına lüzumlu silâh bilgilerini öğretmesi temin edildi. Elde fazladan Lewis tüfeği bulunduğu takdirde de, erleri gemiden ayrıldıktan sonra dahi, bu tüfekler gemide bırakılıyordu.

Malzeme işleri düzeldikçe, İngiliz balıkçı gemileri birer Lewis tüfeği ile silâhlandırıldılar ki; bu silâhın birçok balıkçı gemileri tarafından iyi bir şekilde kullanılması ile düşman uçaklarının daha büyük bir yükseklikte tutulması tasmim ediliyordu. Bu gemilerden bazılarının gaflette yakalanmasına rağmen, mart ayında liman balıkçı kaptanlarına, tekmil ilgililerin üzerinde önemle durulması ve her nöbette, taarruz halinde derhal ateş açılabilmesi için, bir erin silâh başında bulundurulması lüzumu tamim edildi.

Hafif tekneler:

105 — Düşman uçakları paraşütlü maynlarını atmadan önce, mevkilerini tahkik için, hafif teknelerden istifade ettiklerinden, bunların yerlerini zaman zaman değiştirmek gerekti. Bazı hallerde bu değiştirmeler

gizli olarak yapıldı ve denizcilere ilânlarla yayınlanmadı ki; bunun sonunda da birden fazla İngiliz ticaret gemisi, ya karaya gitti veya kaybedildi. Bu sebeple gemi kaptanlarına verilen rota emirlerinde, bu değişimler üzerine malûmat verilmesi, sonradan bilhassa gözönünde tutuldu.

Liman ve fenerler idaresi tekneleri:

106 — Muhasamatın başlangıcında Trinity House Büyük biraderler ve kuzey fenerler komisyonu tarafından tekmil gemilerinin tamamile silâhsız bulundurulması kabul edilmişse de, bu tarz, bu müesseselere ait gemilere düşman uçaklarının taarruz yapmalarına engel olamadı. Bu sebeple marttan önce bu gemilerin savunma silâhları ile teçhizi hususunda tertibat alındı. Bunlar silâhlandırılır silâhlandırılmaz, Nore başkomutanlığı bunlara da bir emniyet düşünmekten kurtuldu.

Dover'de Trinity House teknelerinden Argus ve Patricia, pek faydalı görevler gördüler ki; bu görevler 12 - nisanda tamamlanmış ve: Lup sahasının lodos nihayeti boyunca, denizaltı avlama balıkçı gemileri için ve Folkestone denizaltı mayn barajı lodos nihayeti boyunca mehtap yakan römorkörler için şamandıra atıp düzeltmek gibi işleri ihtiva etmiştir.

Kablo gemileri:

107 — Şubat başında Faraday kablo gemisi 4 - 6 denizaltı avlama balıkçı gemisinin emniyeti altında Vigovaya giden Alman kablosunu kesmekte kullanıldı.

Fransız kıyısındaki İngiliz mürettebatı tarafından kullanılan ihbar kabloları, Sangatte'den idare edildi ve Kale'den doğru çalışan Monarch kablo gemisi tarafından şubat ve mart aylarında döküldü. İngiltere ve Belçika arasındaki kablo muhaberesine kesin ihtiyaç olduğundan Monarch'ın, 15 - martta Lup dökmeden geri alınması ve ancak 30 - martta, kablo gemisi Alert tarafından bu son işten değiştirilmesi icap etti.

108 — Şubatta Basilisk (K. nı Binbaşı Richmund) ve Bittern gemisi (K. nı Önyüzbaşı Brodick), Başbakan, Harp kabinesi ve kurmay başkanını Bolonyaya götürdü. Kurul, iki gün sonra Boadicea (K. nı: Önyüzbaşı Kingdon) ve Beagle (K. nı Önyüzbaşı Wright) gemileri ile geriye döndü. 25 - Martta İmparatorluk Genelkurmay Başkanı Brillant gemisi ile Boloşyaya gitti ve ayın 25 inde Keith gemisi ile (K. nı Albay Simson) döndü. Ayın 31 inde başkan tekrardan ve bu sefer Boadicea gemisi ile olmak üzere karşıya geçti ve 3 - nisanda tekrardan geriye döndü.

27 - Martta Fransız muhribi Foudroyant ve Boulonnais Bolonyadan Dover'e vâsıl oldu ve General Gameline'i, Amiral Darlan'ı ve Fransız kara ve deniz heyetleri başkanını getirdi. Londra'ya trenle giden ziyaretçiler, ayın 29 unda Fransaya döndüler.

109 — 24 - Şubatta Nore ve Dover komutanlıklarında İngiliz Fransız müşterek işaret kitabının mümkün olduğu kadar çabuk kullanılmasına geçilmesi emredildi ve Amiral Nord'un 1 - marttan önce buna uyması rica edildi.

110 — Kuzeydenizindeki mayn tarlalarının mevcudiyeti, belirli bölgelerde balıkçılık yapılmasının yasaklanmasını ve bu maksatla mümkün oldukça diğer sahalardan istifade edilmesini gerektirdi. 24 - Ocakta yayınlanan bir ilânda bu maksatla doğu kıyıları mayn barajının ilân edilen sahasının az doğusunda diğer bir sahanın kullanılabileceği bildirildiği gibi, balıkçı gemilerinin de liman Dz. K. lıklarından alınacak rota talimatlarını tatbik etmeleri sağlandı.

Ek: A

Konusu edilen bölgede (İngiliz kanalı ve Güney Kuzeydenizinde) düşman hareketleri yüzünden verilen ticaret gemisi ve balıkçı tekneleri batık ve hasarı

Dönem : 1939 Eylûl - Nisan 1940

Ay	İngiliz ticaret gemisi		İngiliz balıkçı Tkn.		Yabancı Gm. ve balıkçı Tkn.
	Batan	Hasar	Batan	Hasar	Batan
1939					
Eylûl	2 (10,235)	1 (10,902)	—	—	2 (8,625)
Ekim	—	—	—	—	4 (18,692)
Kasım	1 (25,793)	3 (30,605)	—	—	9 (47,506)
Aralık	8 (28,626)	2 (16,037)	—	—	6 (24,003)
1940					
Ocak	8 (32,161)	4 (9,834)	2 (243)	1 (251)	8 (16,462)
Şubat	5 (23,701)	3 (6,572)	—	—	4 (11,773)
Mart	6 (15,237)	2 (18,957)	1 (165)	—	7 (18,280)
Nisan	6 (13,106)	2 (15,717)	—	—	3 (6,498)
Tutarı	46 (148,859)	17 (108,624)	3 (408)	1 (251)	43 (151,839)

Mecmu toplam :-		Her yerdeki tutarı tonaj yüzdesi
Batanlar	92 (301,101)	21.3
Hasarlılar	18 (108,875)	43.2

Silâhlarla
Batma tonajı yüzdesi : -

Mayn	85.9
Denizaltı	8.5
Uçak	5.6
	100.0

Not : Hasar rakamları yalnız İngiliz gemilerine aittir. Hasarlı yabancı gemileri rakamları elde edilememiştir.

Ek : B

İngiliz kanalında ve Kuzey-denizinin Güzey kesimindeki konvoy hareketleri

Aylar	Okyanus seferi yapan konvoylar (Dışarı gidenler)			
	Konvoylar	Gemiler	Kayıplar	
1939				
Eylûl	15	356	—	
Ekim	15	215	—	
Kasım	16	233	—	
Aralık	17	293	—	
1940				
Ocak	20	301	1	
Şubat	18	271	—	
Mart	19	322	—	
Nisan	17	388	—	
Toplam	137	2,379	1	

Kıyı Konvoyları

Aylar	Southend'den Methil'e (FN)			Methil'den Southend'e (FS)		
	Konvoy	Gemiler	Kayıp	Konvoy	Gemiler	Kayıp
1939						
Eylûl	12	258	—	12	148	—
Ekim	10	241	—	12	155	—
Kasım	14	307	3	15	327	1
Aralık	17	363	—	18	464	1
1940						
Ocak	16	315	1	20	460	—
Şubat	18	630	1	19	569	4
Mart	29	967	—	28	866	2
Nisan	22	704	—	21	710	2
Tutarı	138	3,785	5	145	3,699	10

Kıyı konvoyları - devamı

Aylar	Grimbsby'den Southend'e (GS)			Southend'den Grimbsby'ye (SG)		
	Konvoy	Gemiler	Kayıp	Konvoy	Gemiler	Kayıp
1939						
Eylûl	—	—	—	—	—	—
Ekim	—	—	—	—	—	—
Kasım	—	—	—	—	—	—
Aralık	—	—	—	—	—	—
1940						
Ocak	—	—	—	—	—	—
Şubat	—	—	—	—	—	—
Mart	18	111	—	18	165	—
Nisan	11	75	—	11	128	—
Toplam	29	186	—	29	293	—

Tipi	Konvoylar	Gemiler
Okyanus aşırı	137	2,379
Kıyı	341	7,969
Toplam	478	10,348

Okyanus konvoylarının tekmil sefere yüzde nisbeti 28.6
Kıyı konvoylarının tekmil sefere yüzde nisbeti 71.4
Okyanus gemilerinin tekmil sefer edenlere nisbeti % 22.9
Kıyı vapurlarının tekmil sefer edenlere % nisbeti 77.1

Ek : C

Seyrüsefer hareketleri

Portsmouth Komutanlığında :

St. Helen Gemi ve tonajlar

Konvoy v. s.	26 - Ağs. - 1939 dan 29 - Şub. - 1940 a kadar	Mart	Nisan	Tutarı
OA ve OG Konvoyları				
İngiliz	175 (1,043,553)	18 (129,400)	12 (93,392)	205 (1,266,345)
Müttefik	103 (541,545)	12 (77,238)	9 (45,376)	124 (664,159)
Tarafsız	14 (96,241)	9 (59,004)	6 (40,109)	29 (195,354)
Bağımsız				
İngiliz	543 (712,043)	193 (157,637)	186 (154,945)	922 (1,024,625)
Müttefik	53 (109,736)	3 (,948)	6 (1,760)	62 (112,444)
Tarafsız	21 (30,234)	2 (1,775)	2 (1,234)	25 (33,243)
Toplam	909 (2,533,352)	237(426,002)	221(336,816)	1,367(3,296,170)

Southamptonda :

Konvoy v. s.	26 - Ağs. - 1939 29 - Şub. - 1940	Mart	Nisan	Tutarı
OA. Konvoyuna katılan				
Hızlı, bağımsız	78 (592,189)	16 (118,756)	23 (173,838)	115 (884,783)
Kanal geçen	72 (1,417,324)	12 (265,840)	7 (138,976)	91 (1,822,140)
Br.Kr.ve Kuzey Avrupa limamanları	832 (1,593,178)	114 (166,852)	126 (232,818)	1,072 (1,992,848)
kıyı vapurları	407 (115,163)	71 (15,551)	88 (20,721)	566 (151,435)
tarafsızlar	48 (160,419)	12 (40,158)	11 (54,263)	71 (254,840)
Tutarı	1,435(3,878,273)	225(607,157)	255(620,616)	1,915 (5,106,046)
Büyük toplam Portsmouth komutanlığında	2,344(6,411,625)	462 (1,033,159)	476(957,437)	3,292(8,402,216)

Not :- St. Helenden mart ve nisanda olan bağımsız seferlere, Cowers, Littlehampton, Newhaven ve Shoreham'dan ufak vapurlarla yapılan seferler de dahildir.

OA Konvoyları dışarı gidenlerdi. OG. Gibraltar'a gidenlerdi.

Ek : D

35 inci maddede gösterilen İngiliz kontrabant kontrölü tarafından zaptedilen gemiler yalnız Weymüs K. K. dairesi tarafından yapılanlardır. Her yerdeki tekmil zapt ve müsadereler aşağıdaki gibidir :

Aylar	Ton
Eylûl 1939	289,450
Ekim	111,650
Kasım	61,750
Aralık	74,920
Ocak 1940	15,940
Şubat	11,040
Mart	8,540
Nisan	29,080
Toplam	602,370

Fransız toplam zaptı da takriben buna eştir.

Ek : E

Başkomutanlar ve kurmaylarındaki subaylar

Nore komutanlığında (H. M. S. Pembroke):

Başkomutan :

	Tayin tarihi
Amiral Brownirigg.	9. 1. 39
Amiral Sir Plunkett - Ernle - Erle - Drax . .	1. 12. 39
Kurmaybaşkanı :	
Albay Fraser.	25. 7. 38
Tuğamiral Macnamara	1. 12. 39
Baş K. Sekreteri :	
Lv. Alb. Franklin.	9. 1. 39
Lv. Alb. Worthington	4. 12. 39
Chatham Üs K. Amiral	
Tūmamiral Danby	1. 10. 35
Çatham Deniz Komutanı	
Albay Sandford	27. 7. 39
Portsmouth Komutanlığında (H. M. S. Victory)	
Başkomutan :	
Amiral William James	30. 6. 39
Kurmaybaşkanı :	
Albay Atwell H. Lake	18. 5. 39
Baş K. Secreteri	
Lv. Albay Pertwee.	30. 6. 39
Portsmouth Üs K. Amiral.	
Tūmamiral Turner	13. 9. 35
Portsmouth Deniz Komutanı	
Albay Coppinger	11. 3. 39
Batı yaklaşma yolları komutanlığı (H. M. S. Drake)	
Başkomutan :	
Amiral Sir Dunbar Nasmith	24. 10. 38
Kurmaybaşkanı	
Albay Attwood	4. 9. 39
Secreter	
Lv. Albay Dent	24. 10. 38
Devenport Üs K. Amiral	
Tuğamiral Dowding.	27. 9. 38
Devenport Deniz komutanı	

	Tayin tarihi
Albay Beckett	8. 1. 39
Dover Komutanlığında (H. M. S. Lynx)	
Sancak Subayı Komutan	
Tümamiral Ramsay	24. 8. 39
Birinci Kurmay Subay	
Albay Bush	3. 11. 39
Albay Andrewes	20. 2. 40
Tümamiral Secreteri	
Lv. Binbaşı Cull	26. 8. 39
Dover Üs. K. Albay	
Tuğamiral Fraser	14. 11. 39
Dover Deniz Komutanı	
Binbaşı Lampert	—. 10. 39

Ek : F

Limanlarda görevli sancak ve deniz subayları

Memur sancak subayları :	
Harviçte (H. M. S. Badger)	
	Tayin tarihi
Tuğamiral Harris	. 24. 8. 39
Londrada (H. M. S. Pembroke)	
Tuğamiral Boyl	. 24. 8. 39
Portlandda (H. M. S. Boscaven)	
Tuğamiral Drummond	. 25. 8. 39
Southamptonda (H. M. S. Victory)	
Tuğamiral Tiliard	. 24. 8. 39
Görevli Deniz Subayları :	
Dartmouth (H. M. S. Brittania)	
Albay Cunliffe	. 19. 11. 39
Falmouth (H. M. S. Forte)	
Albay Henderson	. 24. 8. 39
Lovestoft (H. M. S. Enropa)	
Albay Piercy	. 14. 3. 40
Newhaven (H. M. S. Forward)	
Albay Lovett Cameron	. 25. 8. 39
Ramsgate (H. M. S. Fervent)	
Albay Phillimore	. 25. 8. 39
Sheerness (Havuzlar)	
İkinci sınıf Komodor Marrack . . .	. 16. 12. 37
Southend (Pembroke)	
Albay May	. 25. 8. 39
Yarmouth (H. M. S. Watcfull)	
Albay Em. Vikont Monsell	. 24. 11. 39

Baş vurulan kaynaklar:

Harp ceridesi (tarih kısmı).

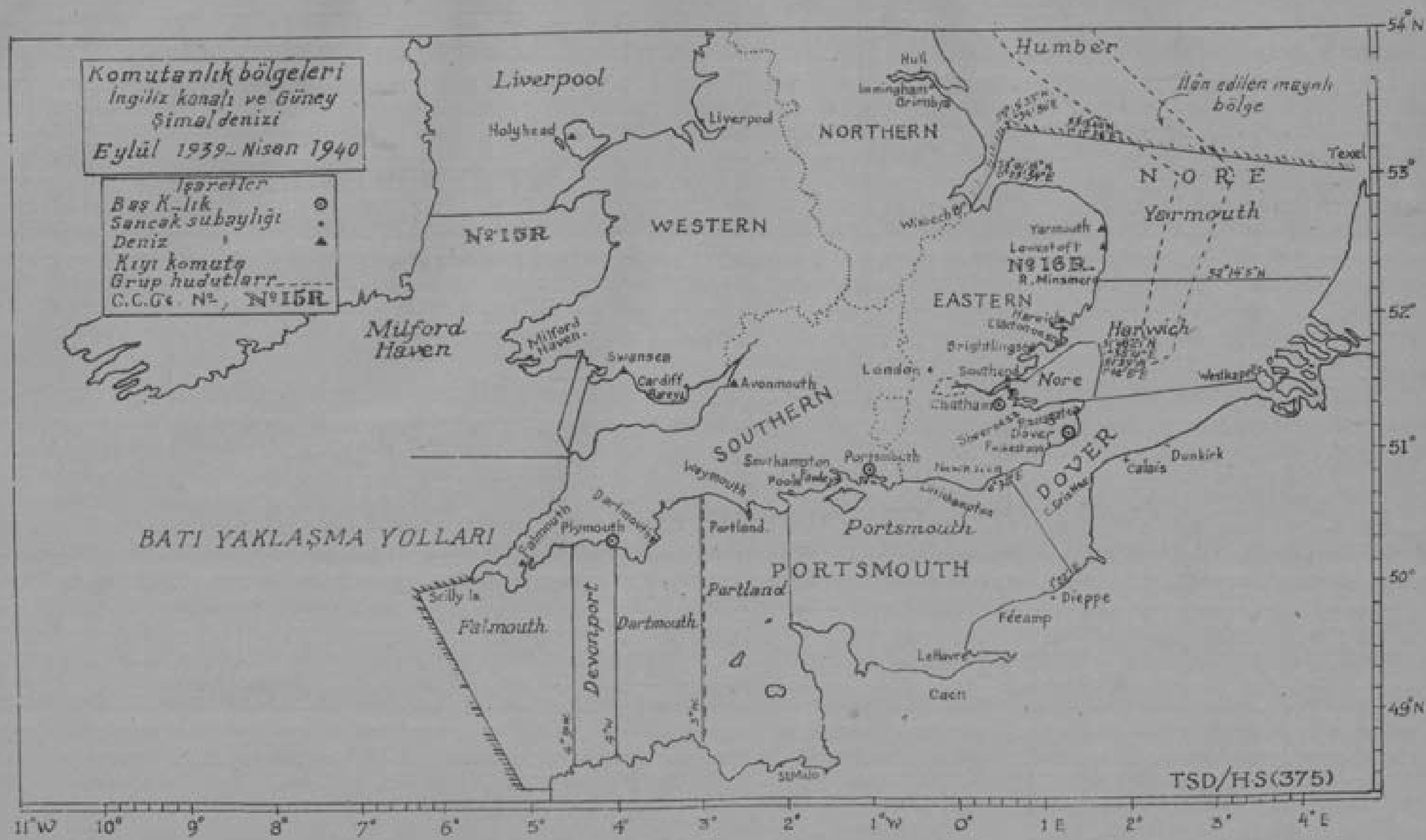
Mayn dökme harp ceridesi (harekât kısmı).

Aylık denizaltı raporları.

İngiliz ticaret gemisi kayıpları (O. U. 6353 (41)).

Yabancı ticaret gemisi kayıpları (O. U. 6363 A (41)).

Nore Başkomutanlığı harp ceridesi.
Portsmouth Başkomutanlığı harp ceridesi.
Batı yaklaşma yolları Başkomutanlığı harp ceridesi. (Plimouth).
Dover sancak subayı harp ceridesi.
Portland sancak subayı harp ceridesi.


Komutanlık bölgeleri
İngiliz kanalı ve Güney
Şimal denizi
Eylül 1939 – Nisan 1940
İşaretler
Baş K.-lık
Sancak subaylığı
Deniz
Kıyı komuta
Grup hudutları
C.C.G. No., No 15R
Liverpool
Holyhead
Liverpool
NORTHERN
Hull
Grimsby
Humber
İlân edilen mayınlı bölge
Texel
NORE
Yarmouth
WESTERN
No 15R
Wisbech
Yarmouth
Lowestoft
No 16R.
EASTERN
Harwich
Milford Haven
Milford Haven
Swansea
Cardiff
Avonmouth
London
Southend
Nore
Chatham
Dover
Folkestone
SOUTHERN
Southampton
Portsmouth
Weymouth
Poole
Dunkirk
Calais
DOVER
BATI YAKLAŞMA YOLLARI
Falmouth
Plymouth
Dartmouth
Portland
Portsmouth
PORTSMOUTH
Scilly Is.
Falmouth
Devonport
Dartmouth
Portland
Dieppe
Fécamp
LeHavre
Caen
St.Malo
TSD/HS(375)
54° N
53°
52°
51°
50°
49° N
11° W
10°
9°
8°
7°
6°
5°
4°
3°
2°
1° W
0°
1 E
2°
3°
4° E